

CA1  
TA56  
-A56

3 1761 11649146 5



*Growing Towards Sustainability*







Welland Canal: a ship's-eye view

## Growing Towards Sustainability

The marine transportation industry in Canada has a history dating back to the origins of our country. These deep roots help us adapt to new circumstances, and today we are striving to accommodate recent shifts in the economics of shipping and meeting modern challenges to the way we define and carry on our business. All of us in marine transportation now recognize that change is necessary for a successful and sustainable industry. Working together for change, we still retain our strongest tradition: moving cargo efficiently, safely and in an environmentally friendly manner through the North American heartland.

**Sowing** the seeds of change takes time and effort. New ideas, initiatives and partnerships are taking root. Together with government



agencies, regulating bodies, vessel operators and freight forwarders, we are working as an industry to define the marine transportation options of the future.

**Nurturing** the ideas with the most potential is the key to successful development. Together we are finding out which new ideas are most likely to bear fruit. We are serious in our commitment to change by actively researching and testing new ways of doing business. Our work through HWY H<sub>2</sub>O is helping the industry concentrate its efforts in areas of common interest.

**Reaping** the rewards of our efforts motivates us to continue. Tonnage on the Seaway is growing and diversifying every year. On the horizon, we can see the benefits of increased container shipping and short-sea shipping on the Great Lakes. We are working with governments and our other partners to turn good ideas into reality.

## Hwy H<sub>2</sub>O... a Sign of Relief

The Great Lakes/ St. Lawrence Seaway System of rivers, lakes, canals, locks and ports has been unified under a new identity - Hwy H<sub>2</sub>O. Hwy H<sub>2</sub>O begins with Atlantic Ocean access at the Port of Quebec and encompasses the entire system (a total of 18 ports so far), to its most westerly point in the mid-continent, the Port of Duluth.

**A SIGN OF RELIEF...**

WE ALL FIND RELIEF IN DIFFERENT WAYS.

For the logistics industry, relief means a reliable network, an affordable system, a job well done and on time. The Great Lakes St. Lawrence Seaway System, increasingly referred to as Hwy H<sub>2</sub>O, is a 3,700 km marine highway with virtually unlimited capacity to accept and deliver goods within the North American heartland.

**A SIGN OF SUCCESS**  
With 41 ports, directly connected to major American and Canadian markets, Hwy H<sub>2</sub>O brings cargo closer to its destination without congestion. Companies have a competitive advantage when they incorporate the marine mode into their intermodal transportation solutions.

**A SIGN OF THE TIMES**  
Hwy H<sub>2</sub>O offers long-term benefits: increased reliability, reduced fuel consumption and reduced greenhouse gas emissions - a chance for all to breathe a sigh of relief.

As a marketing brand, it clearly and concisely captures the very essence of the marine highway by utilizing its most basic element, which is universally understood in an instant... H<sub>2</sub>O.

Focusing on relieving our overcrowded highways, and with the added benefits of reduced fuel consumption and reduced greenhouse gas emissions brought by the marine mode, our newest campaign builds on the essential part we play in an integrated multimodal transportation network.



Beluga vessel and FedRhine vessel  
Photo courtesy of Port of Hamilton



Loading aluminum cargo  
Photo courtesy of Port of Hamilton



## Growing Our Business Responsibly

- We work to attract new cargoes and encourage a more environmentally friendly approach to shipping, thereby establishing a stronger role in the transportation chain.
- We actively partner in leveraging the benefits of the Seaway and Great Lakes as a socially and environmentally responsible transportation system.
- We strive to provide the most equitable tolls and fees to meet the needs of our customers and encourage new business.
- We encourage and catalyze construction of new, more environmentally friendly ships that can be used on the Great Lakes.
- We continue to improve on our power generation capacity through new partnerships and agreements.

## Setting the Stage for People to Succeed

- We are defining the workforce we will need in the future - hiring the right people now and providing the training and support they will need to meet the demands of tomorrow.
- Our supervisors and managers benefit from quality training, coaching and the tools they need to supply leadership excellence.
- We support the health of our employees by encouraging healthy lifestyles and providing a healthy and safe work environment.
- We provide our workforce with a stable work environment through long-term collective agreements.

## Innovating to Optimize Our Service

- We test and develop new equipment and procedures that improve customer service.
- We work to optimize our current system and maximize its potential.
- We are pushing the boundaries of traditional vessel securing technologies to simplify system use and increase efficiency for both our customers and ourselves.
- We encourage transits of non-traditional vessels and adapt our services to customer needs.



Port of Valleyfield, Quebec



■ Our vision is our destination

■ Our strategy is our vessel

■ Our values guide us



## The St. Lawrence Seaway Management Corporation

SLSMC, the successor to the St. Lawrence Seaway Authority, was established in 1998 as a not-for-profit corporation by Seaway users and other interested parties. In accordance with provisions of the *Canada Marine Act*, the SLSMC manages and operates the Canadian assets of the St. Lawrence Seaway for the federal government under a long-term agreement with Transport Canada.

**Our Mission:** We pass ships through a safe and reliable waterway system in a cost-effective, efficient and environmentally friendly manner to meet our customers' transportation needs.

**Our Vision:** The SLSMC and its partners... the transportation system of choice.

**Our Values:** Respect, Openness, Integrity, Innovation

The Seaway is an essential part of the North American transportation infrastructure and a lifeline to business with the rest of the world. It moves raw materials and finished cargoes from a vast network of inland ports to worldwide markets in a socially and environmentally responsible manner.



The St. Lawrence Seaway serves cargo vessels, cruise ships, a multitude of other vessels through a series of locks and channels connecting Montreal to Lake Erie and providing access to 3,700 km of navigable waters, and:

- A dedicated and professional workforce that prides itself on providing excellent customer service
- A reliable operation consistently above 99% availability
- Joint Canadian and U.S. government inspections at entry, eliminating duplication
- The ability to handle large vessels measuring up to 225.5 metres in overall length, 23.8 metres in beam and an 80.8 dm draft
- ISO 9001:2000 certification for ship inspections, traffic control and lock operation services
- High quality traffic management, using automatic vessel identification and real-time tracking
- An excellent safety record

- A bi-national Web site, the most comprehensive single source of Seaway/ Great Lakes information, with real-time navigation data, links to government and commercial marine transportation sites and full e-business services

### Feedback

**Head Office**  
202 Pitt Street  
Cornwall, Ontario  
K6J 3P7  
(613) 932-5170

**Maisonneuve Region**  
151 Écluse Street  
St. Lambert, Québec  
J4R 2V6  
(450) 672-4110

**Niagara Region**  
508 Glendale Avenue  
St. Catharines, Ontario  
L2R 6V8  
(905) 641-1932

[marketing@seaway.ca](mailto:marketing@seaway.ca)  
[www.greatlakes-seaway.com](http://www.greatlakes-seaway.com)





## Focusing on sustainability



Respect for our employees, communities, environment and customers is key to Seaway sustainability. We work with our many stakeholders to improve services and operations, and to raise awareness of the benefits of marine transportation. As a complement to rail and road, we are a vital economic, social and environmentally responsible component of the North American multimodal supply chain.

In 2005, we:

- provided employees with a healthy, safe and stable work environment; investing more than \$400,000 in safety training, ergonomic evaluations, employee assistance programs and physical fitness.
- participated in emergency response exercises (70 employees or 12% of workforce) to identify and be prepared to protect the public and environment

should an actual emergency occur.

- revised ballast water inspection procedures to strengthen our ballast water management process for protecting inland waters.
- defined new environmental protection standards and clauses to be included in leases to ensure that lessees are accountable for the protection and care of Seaway lands.
- provided users with system availability of 99.37%, with Seaway delays per transit 33% below our commitment of 30 minutes.
- recorded the second longest season, one day short of the 2004 record of 280 days.
- enabled customers to maximize vessel-carrying capacity through draft

increase; including the largest single load ever carried through our locks—31,195 metric tons of iron ore.

- moved 242,000 tonnes of new cargoes as a result of the Welland Canal incentive tolls program initiated in March of 2005.
- carried out, for the 8<sup>th</sup> consecutive year, the financial and infrastructure commitments associated with the business plan.
- converted the east side of the Welland Canal flight locks to hydraulic mechanical drives, thereby taking another step in modernizing the system.

*Photo of the BeauVENTois event (top of left column) courtesy of Beauharnois City.*



# Table of Contents

3	<i>President's Message</i>
6	<i>Commitment to Our Customers</i>
9	<i>Economic Responsibility</i>
14	<i>Environmental Responsibility</i>
18	<i>Commitment to Our Employees</i>
21	<i>Social Responsibility</i>
24	<i>Corporate Governance</i>
27	<i>Financial Summary</i>

*Front Cover:*

Menominee vessel in Port Colborne;

Machinist at work;

Canal days, Port Colborne at night.

photos: Thies Bogner, MPA, F/PPO

Additional photos: pages 3, 4, 24 and 26

*Inside cover flap:*

St-Lambert Lock,

photo: Stéphane Estève

*Graphic design:*

Walters & Greene Associates

*Printed by*

St. Joseph Print Group





## President's Message

Our Vision talks of partnerships, of integration across our waterway system and of a seamless operation of this system. It talks of working with stakeholders for the benefit of everyone. This is important since the Great Lakes / Seaway system is a shared resource, serving the peoples of two countries in numerous ways and being challenged to meet the needs of a diverse group of stakeholders. In 2005, the Corporation formally recognized this as being paramount to its current and future use of the Great Lakes / St. Lawrence River by initiating the process of integrating "sustainability" into all aspects of its operation.

With the Great Lakes as the backdrop, marine transportation is our business and it is an important business; one which ensures our current quality of life and which, with increased use, can go a long way to protecting that quality of life into the future.

We, at The St. Lawrence Seaway Management Corporation, are proud of our contribution to this and are determined to play a larger role, looking to expand the use of the inland marine transportation system. We are not doing this to be self-serving, but



for the benefit of all those who live, work and play around these waters, those who draw their livelihood directly or indirectly from its presence and those whose economic activity allows this to happen.

Whether it is in interaction with our employees, our customers, community interests, our Governments or the population at large, we are working at formulating a consistent, positive message and building on a strong foundation of Corporate Social Responsibility (CSR). This message flows from our Vision, is in accordance with our Mission and embodies our Values.

In 2005, The St. Lawrence Seaway Management Corporation carried out its Mission in a very successful manner, while making strides towards its Vision. We saw the transit of more vessels in the Montreal/ Lake Ontario and Welland Canal sectors of the system than in 2004, while consolidating

*Upbound vessel entering Iroquois lock*





## President's Message

volume at the higher level achieved in 2004. This was a result of some notable successes, amongst which are the increased usage of the system by smaller vessels - one of our key growth factors - and the rebound of both of our core cargoes of grain and iron ore.

In 2005/06 our revenues covered the costs of operating the system and allowed for a contribution to the long-term maintenance of the infrastructure, owned by the Federal Government. Our normal streams of revenue were supplemented by the new cargo we were able to attract to the system and by the increased generation of electricity from the water used in the canals.

In 2005, we continued with our push to leverage technology and presently have several initiatives being considered and adapted for the uniqueness of the Seaway, to both increase our internal productivity and to render the use of our system more cost effective for our customers. With new technology coming to the forefront, our strategic objective to "define the jobs of the future and develop the skills of the future" becomes paramount and we have made significant progress in this endeavour.

We are providing an outstanding level of stewardship in managing the Corporation and using the system to the benefit of all. In this context, during 2005, while "system availability" was maintained at its historically high level (> 99%), "System Reliability" increased again, the number of "Vessel Accidents" decreased and pollution was virtually eliminated.

Nothing we do—past present or future—gets done successfully without the commitment, dedication and effort of people < our employees > and 2005 was no exception. Whether in operating and maintaining the



*Here are some members of the Billings and lands management Department, from left to right: Johanne L'Heureux, Frédéric Dufault, Monique Chapdelaine, Karine Mageren, Annabelle Né, and Michelle Boudreau.*

system to provide high levels of customer satisfaction, developing to meet future challenges or working on environmental and community issues, I am proud of their achievements and consider myself lucky to be part of their contribution.

To ensure the ongoing success of the Corporation through its employees, we launched several new initiatives in 2005. Wellness goes hand-in-hand with a healthy work environment and committees across the organization took to this challenge with enthusiasm. The Corporation supported this with the "physical activity contribution program" and a National Quality Institute analysis of current initiatives in order to shape future actions.

Extending this concept to those with whom the Corporation interacts, we engaged a consulting specialist to carry out a baseline evaluation of the Corporation, as we look to initiate a formal approach to Corporate Social Responsibility in 2006. The initial study showed that, even without a defined process, we have intuitively been carrying out many of the appropriate initiatives for a good CSR rating. As we integrate this approach into our activities, we will report our results in economic, environmental and social terms and you will see the first steps towards this in this Annual Report. It is our



## President's Message

intention to make the full switch to CSR reporting for our 2007 Annual Report.

And so we are poised for more success in 2006.

Our flexible tolls structure for new cargo on the Welland Canal was a success and we are extending the concept to the Montreal/Lake Ontario sector, looking to more than double the new cargo volume moved in 2005. Our HWY H<sub>2</sub>O initiative is gaining traction and we will be expanding the reach of this as we go forward.

Our system is aging, but doing so gracefully. In fact today, with all the sometimes conflicting demands, it is performing at a level never previously seen and this will continue as we rehabilitate critical components and integrate "requirements" with "capabilities". This March, the Welland Canal (now in its fourth version) opened for the 75th season of operation earlier than ever before and after a winter season which saw more intricate and complicated rehabilitation work, with the

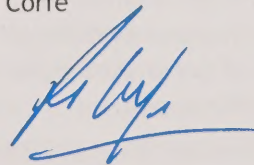
hydraulic conversion of one side of the flight locks.

These good news stories give us the confidence to set our sights high as we move into the future. They come from the hard work and commitment of our employees, the support of management and the Board and the input of partners and system users alike.

On a sad note, 2005 saw the passing of Bob Swenor last November, a man who contributed immeasurably to the Corporation's success during its formative years. He was a key player in the Seaway's successful transformation from a Crown Corporation to a privately managed Corporation. His expertise was evident from the early days when he represented the Users group negotiating with the Government, through to his role as Chair of the Transition Committee and then as the Corporation's first Chairman of the Board from October 1998 to August 2004. He knew people, knew that the strength of an organization came from people and we, all the people associated with the Seaway, will miss him.

Good reading and I hope this annual report provides an overall view of the enormous potential that The St. Lawrence Seaway Management Corporation has to bring to marine transportation in Canada.

Richard Corfe



*View of lock 6, 5 and 4, Welland canal*





## Commitment to Our Customers

At the Seaway, our values of respect, openness, integrity and innovation dictate our relationship with our customers. In particular, we respect their need for safe and cost-effective transits; and we innovate where possible to ensure we meet those needs, now and into the future. We are open to providing information and we show integrity in solving problems. We continuously work to improve our services through research and the development of new technologies and methods. We know that the future of the Seaway is based on its ability to adapt to a changing economy and to remain a key partner in the multi-modal transportation system that links North America to the world.

### Modernizing an Industry

Nowhere is the value of innovation more evident than in our operations, where the entire lockage process is being evaluated continuously. We have been passing vessels through our locks in much the same manner since we opened; our employees guide the vessel into the lock and secure it manually to a bollard with ropes or wire cables. In our continuous effort to modernize and improve services, we have, over the last decade, automated the control systems at all of our structures for safer and more flexible operations.

Now, we are concentrating on efforts to improve these traditional methods. During the past year, we have worked with partners to identify, develop and test new tools to make lockage more cost-effective and efficient. A prototype spotting system has been developed and tested with the help



*Côte-Ste-Catherine Lock inspection*

of Innovation Maritime and the Transportation Development Centre at our Côte-Ste-Catherine facility. Preliminary tests have shown some promising results and a more robust installation is planned for 2006. A successful automated spotting system will help reduce a vessel's lockage time by several minutes at every lock, thus reducing its overall transit time.

The Corporation is committed to achieving a safer and more rewarding work environment for its employees and better service for its customers through continual testing and improvements to our vessel securing process. Potential solutions include modified vessel securing arrangements, an automated mooring system, or no mooring at all. These solutions focus on the need to improve lockage times, reduce costs of using the system for our customers and reduce the risk of injury to our employees.

### System Reliability

Investment in the infrastructure is our guarantee to our customers that we will be here for many years to come. Last year, the SLSMC spent \$35 million to directly improve the reliability of our aging infrastructure. We invested \$22 million in the Niagara Region, of which half went towards the hydraulic conversion of mechanical drives for gates, valves and ship arrestors located at Locks 4, 5 and 6. Significant



funds were made available to enable the remote operation of the Homer Bridge and repairs to the Allenburg Bridge sheaves. Maisonneuve Region saw an investment of \$12 million on key projects, such as maintenance dredging in the South Shore Canal, preparing the St. Louis Bridge for remote operation and various other works. The remainder was spent on several small projects.

Our extensive maintenance program is critical to system reliability. Reliable infrastructure and equipment guarantee that vessels will pass efficiently through our canals. We measure our success against the number and length of delays to vessels caused by breakdowns in the system. For the 2005 navigation season, we reported 552 hours of maintenance and breakdown delays. While this represents an average of only 7.5 minutes per transit, it is an increase with respect to 2004. With more than 60% of the breakdown delays in the Welland Canal resulting from aging gate machinery, our hydraulic conversion project targets a direct reliability issue.

We plan to reduce delays over the next years by closely investigating breakdowns through a more rigorous analysis and follow-up cycle. In addition, current revisions

to our maintenance process will free supervisors from planning and scheduling tasks, allowing them to focus on supervising maintenance and repairs and ensuring all work meets the highest standards.

### System Dependability

We provide consistent and safe vessel transits, and our customers are assured they can transit the system with minimal delays. In 2005, our system availability remained above the 99% target for the sixth straight year, and our 283 day navigation season was the second longest on record, one day shy of the record set the previous year. Throughout the season, we kept our average delays per transit down to 20 minutes per region, 33% lower than our target of 30 minutes.

In 2005, we implemented a commitment to better service by reducing our standard transit time objective for the Welland Canal by 30 minutes, from 11 hours to 10.5 hours. Our commitment is to pass 90% of vessels through the Seaway within the standard transit time + 2 hours. In 2005, we achieved this new objective for 81.5% of vessels. The implementation of slower but safer vessel mooring procedures and a growing number of vessels taking advantage of the deeper drafts (therefore slower), led to us falling short of our 90% target. The lockage innovations we are now working on are key to reducing future transit times. In particular, the new automated spotting system prototype, which provides the vessel master with accurate position information while locking, will free up our personnel to more quickly and efficiently secure the vessel in the lock.

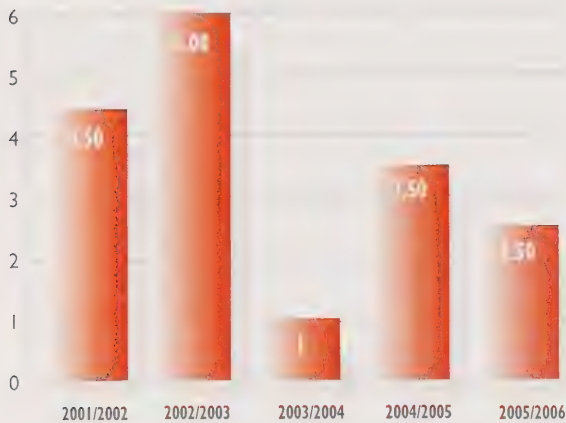
*On September 1, 2005, the CSL Assiniboine carried 31,195 metric tons of iron ore—the heaviest load ever carried through our locks. Our customers are taking advantage of our increased drafts and vessel dimensions to maximize their carrying capacity.*





## Accident Rate

Accidents per 1000 transits



## Safety and Security on the Waterway

During the 2005 navigation season, we successfully reduced our vessel accident rate to 2.5 per 1000 transits. This translates to a total of 14 vessel accidents, 9 fewer than in 2004. Key to safety on the Seaway is our extensive inspection program, ensuring vessels are properly equipped to protect the Seaway's infrastructure and the Great Lakes environment, as well as their own safety. All 224 foreign vessels entering the waterway in 2005 were inspected for seaworthiness to Seaway standards.

During the 2005 season, the Seaway continued with its ongoing security initiatives. Our three-year security program, aimed at increasing vessel security and controlling access to our structures, included installation of motorized gates and proximity card detectors at many of our facilities. This program will continue through to November 2007. Security threat and response plan exercises were carried out in both operational regions, demonstrating that we are serious and well prepared in the event of an emergency. Over the course of 2005-

06, more than 130 employees were trained in the International Ship and Port Facilities Security Regulations (ISPS) and the Seaway's role in vessel security.

## Customer Feedback

We rely on our customers, and build on their suggestions, to improve our services. We use several means of communication to gather their comments, including conducting customer surveys every second year and organizing customer relations meetings at least twice a year. Our 2005 customer relations meetings focused on current programs, innovations and levels of service. During the closing period, frequent conference calls informed key customers about vessel movements and ice conditions at our locks.

The Seaway maintains a Complaints Management System to capture and manage complaints from the public, customers and other stakeholders through our traffic control centres and locks. Our objective is to respond to each complainant within five working days and to close the issue within ten working days or transfer the complaint to the appropriate third party. In 2005, we successfully closed or transferred 83% of the complaints received. Our focus in 2006 will be on strengthening our documentation and follow-up practices in order to achieve our 100% objective.

## A Challenging End to the 2005 Season

The 2005 closing period brought its share of challenges to the Seaway and its users. An unusually cold December led to early ice formation in the Welland Canal, a situation that only occurs every five years or so, and the first real challenge of this kind



since the introduction of the wider-beam vessels (78-foot vessel in an 80-foot lock chamber). In one particular case, a vessel was trapped in ice at the entrance to Lock 7 for an extended period, causing delays to other customers trying to schedule final cargo movements. Working together with the vessel operator, and partnering with a commercial tug operator, we managed to successfully resume navigation. Given our firm commitment to customer service, we reviewed the challenges of the closing period and quickly devised solutions. Customers have been assured that we can handle what nature throws at us through better forecasting, the identification of key trigger points and a commitment to better equipment for periods of harsh weather.

## Economic Responsibility

In developing our business and ensuring that our waterway remains a vital and sustainable transportation route for years to come, the Seaway is pursuing a course of responsible growth. Our priority is to operate a safe and efficient waterway, reliably moving our customers' vessels to their destinations - but we do more. While we

*"Highway H<sub>2</sub>O has brought a new focus worldwide on the potential of the Great Lakes/Seaway system... it's a great success for all of us."*

Alan Thoms, President and CEO,  
Canadian Shipbuilding and Engineering

continue to service long-established commodity movements, we are also working to attract new cargoes that will use more of our available capacity. We are taking greater advantage of our green power-generating capabilities to supply our own needs and create new revenue. We are also playing an important role as a catalyst in bringing partners together from around the world for the benefit of our waterway and in promoting the Seaway system as an essential link in North America's strong intermodal transportation chain.

### Our Priority: Moving Cargo

For the 2005 navigation season, which opened on March 23rd and closed on December 30th, there were 3,443 commercial vessel transits through the Welland Canal and 2,695 transits through the Montreal-Lake Ontario (MLO) section — an



St-Lambert Lock, Maisonnette Region.  
photo: Stéphane Estève



## Montreal /Lake Ontario Section



overall increase of 6.7% over 2004 traffic levels. We helped our customers move 43.3 million tonnes of combined cargo for the season, a decrease of 0.4% from the 43.5 million tonnes carried in 2004.

Both of our main bulk commodities increased in 2005 despite potential interruptions in their industries. The iron ore industry was impacted by labour issues at two mines in Labrador, while the U.S. and Canadian grain industries fell victim to unfavourable weather conditions during the harvest period. Overcoming these challenges, iron ore and grain shipments increased

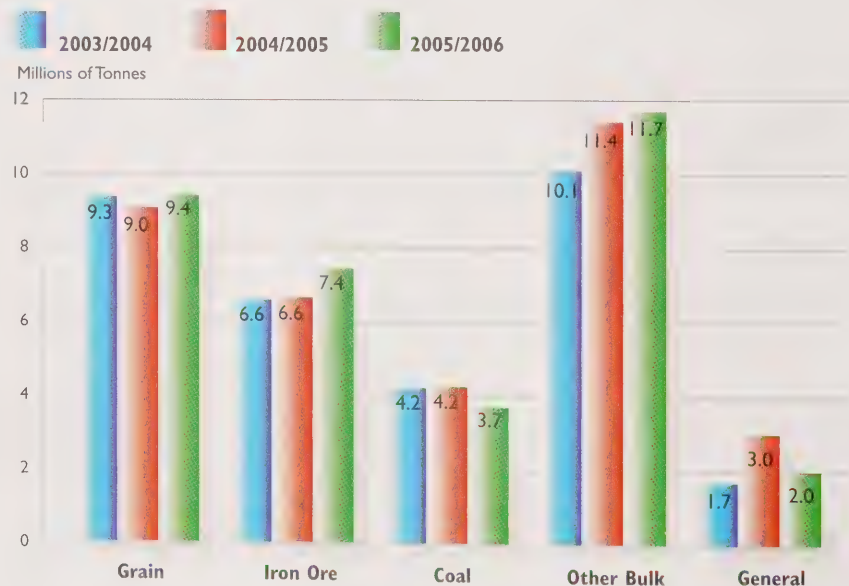
by 5.3% and 4.8%, respectively, in 2005.

Other bulk cargoes increased by 2.5% on both sections, driven by higher volumes in commodities such as salt (up 28.3% in the MLO and 7.6% on the Welland) and potash (up 7.4% in the MLO

and 32.1% on the Welland).

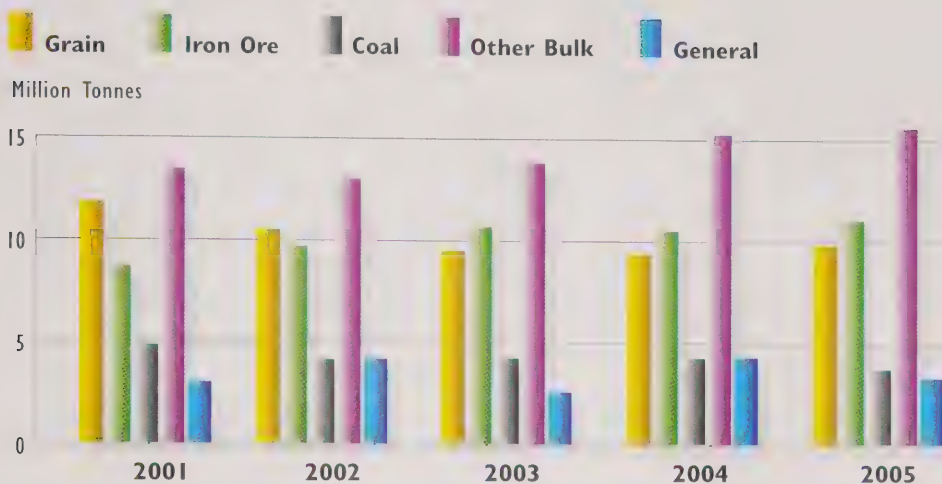
Coal, one of our staple cargoes, showed a significant decrease on the Welland Canal of 12.7% from 2004, most of which is attributed to the closing of the Lakeview coal-fired generating plant. Total coal movements on the Seaway amounted to 3.7 million tonnes in 2005. The MLO section

## Welland Canal





## Five Year Review of Combined Traffic by Commodity



did see an increase of 87,000 tonnes due to strong industrial demand for coal and additional shipments to the Belledune coal-fired power generation facility.

Although economic conditions in the U.S. and Canada were fairly good in 2005, there was reluctance towards long-term commitments. Steel imports declined as reduced prices and uncertainty affected the North American steel industry. Consequently, general cargo decreased by 23.4%, to 3.3 million tonnes. Steel slabs were less affected than finished steel in the MLO section and increased by 27.1% or 130,000 tonnes.

### Growing Towards Sustainability

SLSMC is playing an increasingly successful role as a catalyst to bring the marine industry together in partnerships that benefit individual stakeholders, the Great Lakes/Seaway System, and society at large. During the past year, HWY H<sub>2</sub>O has evolved to become a truly bi-national marketing initiative, encompassing all the major ports on the St. Lawrence River and the Great Lakes. Along with the SLSMC and

our American counterpart, the Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), all partner ports have embraced the HWY H<sub>2</sub>O common message and are endorsing it through their own promotional campaigns. The result has been widespread, renewed interest in the benefits that the marine mode adds to the transportation network. In 2006, membership will expand with a second layer of partners under the HWY H<sub>2</sub>O banner to include vessel operators, stevedoring companies, terminals and other associated interests.

Visibility for HWY H<sub>2</sub>O is receiving a boost from our modernized exhibit and electronic brochure and our increased presence at transportation industry conferences and trade shows. The trade show exhibit, unveiled in October at the Breakbulk Conference & Exhibition in Houston, was hosted by representatives from the SLSMC and several partner ports. Our new promotional tools attracted attention and inquiries, generating renewed interest in the Seaway as a viable cargo route.



Led by the SLSMC and SLSDC, the 28<sup>th</sup> Seaway Trade Mission took place from October 17 to 22, 2005. During this week-long mission to London, England, and Hamburg, Bremen and Brake, Germany, delegates met with senior maritime organization officials and Seaway/Great Lakes clients. The trade mission introduced the HWY H<sub>2</sub>O marketing campaign to the European marine industry, and promoted the system's most recent operational and technical improvements, new cargo initiatives, passenger cruise opportunities, and environmental protection strategies. Discussions with the International Maritime Organization focused on the concerns of the St. Lawrence/Great Lakes region in regards ballast water regulations and the positive measures being implemented to reduce the risks of introducing invasive species into the heartland of North America. The meeting with the Seaports of Niedersachsen, the marketing arm for a group of eight ports, led to continuing talks on formalizing co-operation between that organization and HWY H<sub>2</sub>O.

*Seaports of Niedersachsen meeting in Brake, Germany, October 20th, 2005.*



Leading up to the 2006 opening, SLSMC launched a mini-campaign to increase awareness of and interest in the Great Lakes / St. Lawrence Seaway. Using the motto "A Sign of Relief," the campaign reinforced the HWY H<sub>2</sub>O brand by encouraging the public to see the St. Lawrence Seaway as an alternative highway that can bring relief both to land route congestion and to the environment.

### Building Ships Through Partnerships

While attracting new cargoes through promotion will bring growth, sustainable growth demands a broader perspective. There is, for instance, currently a shortage of modern domestic vessels suited to the Seaway, caused partly by historical trends and partly by the associated investment risks. Europe has been successful in building a fleet of short-sea shipping vessels, raising non-traditional capital with various fiscal incentives to reduce the overall investment and risk. SLSMC has been studying the European model to see how it could

be used in Canada to attract new investment and lower the risk barrier.

While a modern short-sea Seaway fleet is a long-term endeavor that will require lasting industry and government commitment, SLSMC has taken the first successful step by helping bring together Peters



Kampen, a Dutch shipyard, and Canadian Shipbuilding & Engineering, one of our lessees. The two companies have formed a strategic alliance to build two hulls and six complete vessels. This order will contribute \$100 million to the local economy and provide sustainability to the Port Weller operation and its 250 employees. The multi-purpose vessels were ordered by Carisbrooke Shipping and will be used throughout Europe and North America to transport paper, steel and other products. This project is an important milestone as it creates world-class shipbuilding capacity in the Great Lakes/St. Lawrence region—an essential foundation to the long-term success of short-sea shipping in North America.

### A Catalyst for New Business

In March 2005, SLSMC launched an incentive toll program to attract new cargoes to the Welland Canal. "New cargo" is defined as containerized cargo, or cargo which has not moved in an annual amount greater than 10,000 metric tons between 2001 and 2003. New cargoes will remain qualified for the toll reduction through the 2007 shipping season. This incentive program brought in almost 242,000 tonnes of new cargo in 2005, along with \$659,000 of additional revenue, and included aluminum, raw sugar, fluorspar acid and windmill components. As the new tariff is based on the gross registered tonnage of a vessel rather than a fixed fee, much of the new cargo was shipped on smaller-sized vessels. Based on the success of this initiative, SLSMC and Transport Canada were able to extend the program to the Montreal-Lake Ontario section of the Seaway for the 2006 season.



*New Business: tug and barge*

*Photo courtesy of Seaway Marine Transport (SMT)*

Throughout the year, the Seaway sponsored a series of cargo workshops focusing on specific market sectors, such as steel, auto parts, and forestry products. These sessions provided a vital forum for regional ports, terminal operators, stevedoring firms, and marine carriers and shippers to discuss the options and opportunities available to them and raised awareness of the benefits of bringing their cargo to the marine mode.

Key in the catalytic process was a HWY H<sub>2</sub>O container conference which brought together delegates from a variety of industries to discuss the untapped potential of the Great Lakes / Seaway system. Many experts from across the transportation industry, ranging from a European owner of a fleet of modern multi-purpose vessels to an intermodal trucking company interested in shifting containerized cargo to the marine mode, shared their opinions on the benefits water transport can bring, not just to the Great Lakes / Seaway region, but to the North American economy as a whole.

More than just a discussion of possibilities, the two-day conference made it clear that positive developments are already underway. The Port Weller contracts were announced, with the managing director of the Peters Kampen shipyard and the owner





*February 2006 - VM/S Hercules lifted 191 metric tons locomotive on the BBC California Vessel*

of U.K.-based Carrisbrooke Shipping among the speakers. The participants made valuable contacts for putting short-sea shipping and container shipping in place on the Great Lakes / Seaway and maintained their momentum after the conference. For example, a trucking company interested in moving containers by ship on Lake Erie has now joined up with a logistics company and a management company, and their containers may start moving by ship as early as the 2006 season.

## Environmental Responsibility

Understanding and minimizing the impacts of marine transportation on the environment is very important to the Seaway. Since we hold the key to entry into the Great Lakes, we have a responsibility to ensure that the users of the system are well informed and their ships properly equipped to protect land, water and air. We also take great care to minimize our own operational impacts on the land and water we manage.

### Environmental Awareness

An important step in protecting the environment is to first understand our impact upon it. An inventory of the environmental impacts of marine transportation was established in 2005 to raise the environmental awareness of our management and executive teams. The inventory details 18 areas where the environment can be impacted by the marine mode; what steps the marine industry and regulators are taking to mitigate these impacts; and how the Seaway can take action to regulate or influence improvements. Our participation in several high profile marine sustainability initiatives will allow us to bring this knowledge to the table, ensuring that the issues are addressed.

*"Training our employees to deal with emergency situations is essential in minimizing threats to the system."*



## Environment Management System

SLSMC recognizes that protecting the environment is important to the Seaway's ongoing success and sustainability. The Corporation's environmental policy includes an Environmental Management System outlining the management of all aspects of environmental protection and risk under SLSMC control. All maintenance projects included in our Asset Renewal Plan are evaluated for their environmental impact before being approved.

## Compliance and Incidents

In 2005, the air-cooling system at our St. Lambert office was replaced to resolve several halocarbon leaks over the last several years. Through such improvements, the SLSMC is committed to complying with all environmental regulations. Beginning in 2006, we will assess our regulatory compliance using an Environmental Index to help us measure our environmental performance accurately and assist us in establishing targets.

## Land Use

Much of the land managed by the Seaway is rented to commercial and private enterprises. In recent years, our land management and environment departments have been working closely to integrate new standards of environmental protection into our lease agreements. As we renew leases, we ensure protection of this public land by legally binding our lessees to responsibly maintain and manage the valuable resource they occupy.

## Dredging Program Linked to Environmental Compensation

The SLSMC was proud to contribute more than \$110,000 as environmental compensa-

tion for the four-year South Shore Canal dredging program. This compensation project will restore a natural link between two sections of Ruisseau St-Jean, a highly productive creek flowing into Lake St-Louis.

SLSMC must maintain a safe waterway for its users, and dredging is carried out only to ensure adequate channel depth for safe navigation. By providing vessels with sufficient depth, we protect both the environment and the public. All our dredging projects meet federal environmental impact screening criteria. In 2005, SLSMC completed the second phase of a four-year dredging program in the South Shore Canal to restore the canal depth to construction grades and ensure safer vessel transits in that area. A total of 27,650 cubic metres of material was excavated and disposed of during the 2005 phase.

## Protecting Wildlife

In recent years, the Valleyfield and St-Louis vertical lift bridges have been home to nesting pairs of peregrine falcons. In 2005, the Seaway collaborated with *Services environnementaux Faucon* and the Quebec Ministry of the Environment to protect both the birds and our employees, the lat-

*Peregrine Falcon on vertical lift bridge near Beauharnois*





ter from the raptors' aggressive attacks. A plan was established to replace the about-to-hatch chicks with sterile eggs. The female falcons would remain in the incubating stage, keeping their aggressiveness under control for a longer period, until they abandoned the infertile eggs. One of the eggs retrieved from the two nesting sites hatched successfully. The chick was transferred to an adoptive female at a local quarry and eventually flew off on its own.

### Invasive Species

Many of the invasive species introduced into the Great Lakes since 1970 can be attributed to ship ballast water discharge. Zebra mussels, for example, are now found throughout the Great Lakes ecosystem, competing with native mussel species and consuming plankton, crucial for the survival of many small native fish. Seaway regulations call for vessels to comply with the "best practices" for ballast water man-

agement, while regulations are formulated by both the U.S. and Canadian governments. To date, we have worked with the U.S. to perform ballast water inspections. In 2005, we reviewed our ship inspection and ballast water inspection practices and trained our inspectors to better recognize proper ballast water management practices. As Transport Canada and the U.S. Coast Guard work towards new ballast water regulations, Seaway inspectors will be well positioned to help protect our waters, an essential step to a sustainable marine transportation corridor.

### Electrical Energy Use

The cost of electricity and its availability is important to all Canadians and that includes us at the Seaway. We have reviewed our historical consumption and are now establishing new performance indicators to better manage our energy use. Our goal is to include these results starting with the 2006-07 fiscal year.

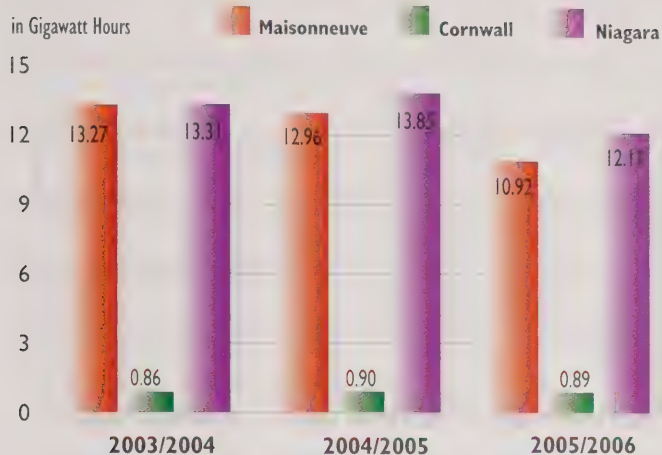
The Seaway has been generating its own hydro power for the Welland Canal since

*Compensation Project  
for stream decontamination*





## Electrical Energy Consumption



1932. In January 2005, SLSMC became an independent power generator. We are now generating excess power and, since the deregulation of the power generation industry, are supplying our surplus power to the Ontario power grid. A major retrofit to the powerhouse is now complete and, with planned minor upgrades, the powerhouse will soon be fully automated. In 2005, the

*Power House, Welland canal*



Seaway partnered with Rankin Renewable Power Inc. to develop additional power generation facilities at three of our weirs. This project will make use of existing hydro potential from secondary use of existing water flows, thus providing an additional source of clean energy to Canadians.

## Emergency Response Preparedness

Protecting the environment means being prepared for the unexpected. Training our employees to deal with emergency situations is essential in minimizing threats to the system. Our employees are involved with regional agencies and participate in joint emergency response exercises with the municipalities adjoining the Seaway. Our goal is to carry out at least two emergency response exercises each year. In 2005, we participated in Regional Environmental Emergencies Teams (REET) planning sessions along the Seaway which are designed to cooperatively respond to environmental emergencies.

We successfully coordinated a multi-agency field response exercise with the Regional Municipality of Niagara and held a desktop exercise in the Maisonneuve Region involving both on-site and off-site teams. In addition, we provided professional training to our response managers.

## Being Prepared Pays

On November 19, 2005, emissions from a boiler system degraded the air quality in the St. Lambert office complex, forcing



*Emergency response exercise at lock 7, Welland canal, June 2005.*

evacuation of our Traffic Control Centre (TCC). This was the first time the TCC had to be evacuated, but our back-up centre was ready. Prior to evacuation, coordination was established with our neighbouring traffic control centres and the back-up centre was up and running in less than an hour. There was no interruption in traffic control services and the change went largely unnoticed by our customers.

## Commitment to Our Employees

Success comes from the efforts of our employees aligned with the goals of the Corporation. One of our primary strategic objectives is to set the stage for employees to succeed. Our goal is for every employee in the Corporation to have the skills and knowledge to contribute positively to fulfilling our mission and achieving our vision. We provide our employees with a motivating work environment and the right tools to allow them to grow with the organization. Our commitment to a safe and healthy work environment, comprehensive benefits and value-added work helps us attract and retain employees of the highest quality.

The Seaway employed 560 permanent and temporary employees in 2005-06 for a total salary expenditure of \$37 million, and our permanent workforce averages over 17 years of service per employee. One of our

*The marine industry has always been male-oriented. SLSMC is working hard to ensure equity in our workforce, especially in non-traditional jobs. On April 30, 2005, Maisonneuve Region established our first all-woman lock crew—the first of many, we hope. From left to right: Danielle Emond, Denise Gianni, and Josée L'Hérault*





challenges is the high retirement rate expected over the next several years. Our renewed staffing procedures, our employment equity policy and vision of the future jobs are the platforms that will help us launch the Seaway's next generation of workers.

### Increasing Employee Confidence

To provide our employees with a consistent and safe work environment, we undertook an extensive human factors study throughout our operational locations. A major feature in this evaluation was consistency of control system layouts and standardization of operator interface stations and screens. The study recommendations will help us provide our workforce with a standard operating environment on all structures and increase our employees' confidence when operating the various structures.

### Training and Development

Our Employee Opinion Survey, carried out in 2004, indicated that improvements were desired in the areas of company leadership and performance management. In 2005, we focused training on our managers and front-line supervisors. The goal was to develop leadership skills that will help them carry out their roles of directing, motivating, enabling and managing employee performance to achieve our organizational goals.

### Jobs of the Future

These are interesting times for the Canadian workforce. Baby-boomers are retiring in increasing numbers, leading to an emphasis on recruitment for most Canadian companies. In 2004, SLSMC identified major

upcoming changes and trends in our work and how they will affect our core process jobs. In 2005, we went on to define the profiles of future core jobs at the Seaway. Our current employees are now aware of the skill base of the future, and will have the opportunity to develop those skills through training programs aligned with the new jobs of the future. We are also hiring a significant number of employees, the heart of our workforce into the next generation, and bringing aboard personnel who have a wide range of the skills required to meet future challenges at the Seaway.

### A Healthy Work Environment

Our employees are improving their health, thanks to the work done by our Wellness committees. The Corporation has contributed over \$26,000 towards employee participation in physical fitness programs at outside gyms and health facilities. So far, 158 employees - 27% of our workforce - have taken advantage of this opportunity, and we are encouraging greater participation in 2006. Our solid Employee

### Employee Assistance Program Usage

Number of requests for assistance per year



## Corporate Policies

*SLSMC has developed and maintains policies that guide and protect our employees, our business and our stakeholders:*

- Accommodation in the Workplace
- Health and Safety
- Code of Professional Conduct
- Staffing and Recruitment
- Harassment and Discrimination in the Workplace
- Alcohol and Drug Abuse
- Employment Equity and Diversity

Assistance Program is comprehensive and is being well used. In 2005, 103 individual requests for assistance were received for this confidential service. In 2005, three workshops were held at our Head Office: Living with Stress, Achieving Balance in Work and Family Life, and Eating to Live Well, in both official languages. They were well attended and appreciated by our employees.

## Health and Safety

Every year, the corporate Health and Safety Policy is reviewed and approved by our Executive Committee. This policy sets the foundation for the Seaway's strong health and safety focus throughout the organization. In 2005, a total of 49 joint Health and Safety Committee meetings were held, demonstrating the commitment of the Corporation and its employees to safety in the workplace. The Iroquois Lock facility has now gone 12 consecutive years without any lost-time injuries and Head Office is in its third injury-free year. While the number of accidents is relatively low —our "frequency rate" is 1.81 per

100 person year worked—time lost to injury in 2005 did show an increase over 2004 levels. There were 30.83 lost days of work per 100 person years, compared to 13.7 in 2004.

## Ergonomics

After an extensive review of our office work environments, 53 employees benefited from ergonomic assessments. They all took advantage of the better work methods and equipment prescribed. We have identified at least three cases where an employee's pain and discomfort from work practices were successfully resolved. The preventive measures suggested were beneficial for both the employees and the Corporation.

## Accommodation

Treating our employees with respect and dignity is important. During 2005, we made significant efforts to raise the awareness of all employees with respect to our accommodation policies and practices. The information led to 42 requests for accommodation, of which 40 were successfully met. Only two employees proceeded to long-term disability.



# Social Responsibility

The St. Lawrence Seaway has numerous stakeholders - individuals, groups, communities, employees, governments, industry partners and many others. As a good corporate citizen, SLSMC accepts responsibility for dealing with those affected by our operations in a manner that reflects our values: Respect, Openness, Integrity and Innovation. In particular, we recognize the importance of open communication with stakeholders in order to bring about better understanding of mutual concerns. This communication also helps generate ideas to resolve social and environmental challenges related to our operations, and these strong relationships with our stakeholders help us work together towards sustainability.

## Business Ethics and Compliance

Our Employee Code of Conduct lays out the guidelines for everyone in the Corporation. Compliance with operating standards and practices is continuously monitored, and all business units are formally audited every three to five years. Internal Audit reports to the Audit Committee of the Board three times per year, while an external auditor ensures our financial statements are in order.

## Employment Practices and the Workforce

The Corporation has revised all of its staffing and recruitment practices to ensure that we act ethically and responsibly; and our staffing process now gives

easier access to job information and broader access to vacancies. The process is based on transparency and consistency and reinforces overall principles of equity and selection based on merit. Policies and practices at all levels of the Corporation are administered according to the applicable laws and regulations.

## A Barrier-Free Workplace

Projects were undertaken in 2005 to ensure that all our primary facilities are fully accessible to persons with mobility challenges. Work included the installation of automatic doors and special washrooms. In 2006, we will implement a policy evaluation mechanism to ensure that all new and revised policies are barrier-free to all groups protected under the *Human Rights Act* and the *Employment Equity Act*.

### Innovation...

- We encourage and support creativity, seeking out innovative and entrepreneurial ways to grow our business and generate revenue.
- We strive to improve our organization and ourselves, through ongoing learning, leadership and commitment.
- We seek continuous improvement, trying new ideas, developing new skills and applying new technology.

### Integrity...

- We stand for integrity, holding to the highest standard of ethical behaviour and transparency in everything we do.
- We are performance-driven and we deliver on time using our dynamism, creativity, knowledge and experience to do the right thing at the right time.
- We spend wisely, getting the best value for every dollar.

### Respect

- We value the contribution of everyone, and foster trust and mutual respect in internal relations as well as between the Corporation and its stakeholders.
- We focus on our customers, understanding their needs and working to provide excellent service.
- We protect the environment, keeping our lands and waters clean and promoting sound environmental practices among our customers.

### Openness...

- We foster open communication, exchanging ideas and feedback openly for the benefit of everyone, both inside and outside the organization.
- We promote wellness in a healthy organization, where safety is paramount, treatment is fair and workforce diversity encouraged.
- We build partnerships, working together with customers and stakeholders in the best interests of all.

### **SLSMC Scholarships:**

#### **Undergraduate Program**

*Each year, three \$1,000 bursaries are awarded to children of SLSMC employees who are enrolled in a college or university undergraduate program.*

### **Workforce Diversity and Harassment**

We value diversity in our workforce and in our dealings with customers who represent cultures from around the world. Our employees have received diversity training and provide a high level of customer service, treating all individuals with respect and dignity. SLSMC's policy places the responsibility on each employee to abstain from any actions that could be considered harassing or discriminatory. Discrimination in any form by or towards employees, contractors and customers is prohibited.

### **Caring Employees**

We encourage our employees to participate in fundraisers for charitable causes. During the past year, employees throughout the Corporation showed they cared by donating time and funds to various local charities. Along with the United Way, charities receiving assistance included a Community Care children's toy drive, food drives and the Heart and Stroke Foundation's "Paint the Town Red Campaign".

In addition, the Seaway contributes to the well-being of sailors using our waterway through donations to various seafarer missions. These missions provide welcome and friendship to seamen in unfamiliar surroundings, helping them to overcome difficulties of language and culture. In 2005, the Seaway donated \$1,000 to the

Mariners' House of Montreal and \$500 each to Hamilton's Missions to Seafarers and Toronto's Missions to Seamen.

### **Public Safety**

The importance of vessel security has never been more prominent than it is today. As the SLSMC continues to actively implement its corporate security plan, it must also consider the various stakeholders along the river and canals. In 2005, we held several meetings with local elected officials and municipal staff, as well as media, to explain vessel security requirements and how they might affect municipalities from Montréal, Québec, to Port Colborne, Ontario.

#### **United Way Campaign**

*Every year, dedicated employees volunteer to canvass their colleagues for support during the United Way campaign. In 2005, Seaway employees across the organization raised close to \$28,700, with pledges averaging \$80 per permanent employee.*

Since the Seaway canals pass through many municipalities, we have the obligation to protect the public through awareness campaigns and physical installations. In 2005, we worked closely with the City of Port Colborne, its police department and the local news and media to raise awareness of the dangers surrounding the operation of our free-standing bridges. Of particular importance was bridge 21 in Port Colborne, control of which was being remoted to our operations centre. The increased media attention and a police patrol at the bridge resulted in a smooth and safe transfer of its operation.

Every summer, we conduct an awareness campaign to inform the various communi-





*Canal Days, Port Colborne*

ties along the canals about the dangers of the canal waters, with special emphasis on the weirs. In the Niagara Region, a video, "Dangerous Waters of the Welland Canal," is distributed to local schools and aired on the local cable television network, in conjunction with advertisements in the local newspapers.

### Working with First Nations

Our relationship with the First Nations whose lands border the Seaway is very important to us. Our structures and operations have a direct impact on their lands and waters. We work closely with Akwesasne representatives during the period leading to the opening of the navigation season to minimize the impact of ice-breaking on their community. In Kahnawake, we maintain various rights-of-way and one free-standing bridge. SLSMC uses local contractors and services for capital works on these assets, where possible. In 2005, we held seven meetings with First Nations representatives and awarded projects worth almost \$224,000 to Mohawk contractors.

### Opening up Our Lands

As manager of lands owned by Transport Canada, SLSMC has a responsibility to maintain and protect these lands. In partnership with several communities, we maintain public access to low-security areas such as the many kilometres of bicycle paths. Access to these natural open spaces along the shoreline is a much-appreciated amenity for local residents and a valuable tourist attraction for the Seaway area.

As partnerships strengthen with communities along our route, we are approached more frequently to open our lands for various special events. In 2005, we provided access to an open area in Beauharnois for a community kite flying day and in Sainte-Catherine for an ice-fishing derby. In a longer term effort, representatives from Transport Canada, the SLSMC and municipal representatives from the City of Port Colborne met to discuss various options for land development in the community. The SLSMC has teamed up with the City of Port Colborne to identify solutions that will help each organization achieve its long term land use goals in the area. Working together is the sensible way to achieve a sustainable future for us all.

# Corporate Governance (as of March 31, 2006)

The St. Lawrence Seaway Management Corporation is governed by a nine-member board that is responsible for ensuring the long-term viability of the Corporation and of the Seaway as an integral part of Canada's transportation infrastructure. The Board oversees many aspects of the SLSMC's mandate, including strategic planning, risk management, succession planning, communications policy and the integrity of the Corporation's internal control. It also reviews SLSMC's financial results and future direction and sets limits on management authority, accountability and unforeseen expenditures. Individual Board committees oversee governance, human resources, audit, and asset renewal.

## Board of Directors

Peter G. Cathcart <sup>2</sup>  
Ontario Provincial Government  
Representative

Richard J. Corfe  
President & Chief Executive Officer  
The St. Lawrence Seaway  
Management Corporation

W. Nick Fox <sup>4\*,5</sup>  
Grain Members' Representative

Richard Gaudreau <sup>1,3</sup>  
Federal Government Representative

William Keays <sup>3\*</sup>  
Québec Provincial Government  
Representative

David F. Mothersill <sup>2,5</sup>  
Steel and Iron Ore Members'  
Representative

Georges H. Robichon <sup>1\*,5</sup>  
International Carrier Members'  
Representative

J. Douglas Smith, Chair <sup>1,2\*,5</sup>  
Domestic Carrier Members'  
Representative

Guy C. Véronneau <sup>3,4,5</sup>  
Other Members' Representative

### Members of:

1. Governance Committee
2. Human Resources Committee
3. Audit Committee
4. Asset Renewal Committee
5. Ad hoc Tolls Committee

\* Committee Chair

*Board of Directors. From left to right: W. Nick Fox, Richard Gaudreau, Georges H. Robichon, David F. Mothersill, J. Douglas Smith, Peter G. Cathcart, Richard J. Corfe, William Keays, Guy C. Véronneau.*





## Officers

Richard J. Corfe  
President and Chief Executive  
Officer

Michel Drolet  
Vice-President, Niagara Region  
Corporate Safety Officer

Adina Juster  
Vice-President,  
Maisonneuve Region  
Corporate Environmental Officer

Serge Bergeron  
Chief Financial Officer &  
Director of Support Services

Yvette Hoffman  
Counsel and Secretary

## Industry Members 2005/2006

### Domestic Carriers

Algoma Central Corporation  
St. Catharines, Ontario

Canada Steamship Lines Inc.  
Montréal, Québec

Groupe Desgagnés Inc.  
Québec, Québec

Lower Lakes Towing Ltd.  
Port Dover, Ontario

McKeil Marine Ltd.  
Hamilton, Ontario

St. Marys Cement Co.  
Toronto, Ontario

Upper Lakes Group Inc.  
Toronto, Ontario

### Grain

ADM Agri-Industries Company  
Windsor, Ontario

Agricore United  
Winnipeg, Manitoba

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.  
Winnipeg, Manitoba

Bunge Canada Ltd.  
Québec, Québec

Cargill Limited  
Winnipeg, Manitoba

James Richardson Int'l Ltd.  
Winnipeg, Manitoba

Louis Dreyfus Canada Ltd.  
Calgary, Alberta

Saskatchewan Wheat Pool Inc.  
Regina, Saskatchewan

The Canadian Wheat Board  
Winnipeg, Manitoba

### International Carriers

Colley Motorships Limited  
Montréal, Québec

Fednav International Ltd.  
Montréal, Québec

Gresco Ltée.  
Montréal, Québec

Inchcape Shipping Services  
Montréal, Québec

Laden Maritime Inc.  
Montréal, Québec

Montship Inc.  
Montréal

Navitrans Shipping Agencies  
Montréal, Québec

Robert Reford, A Division of  
MRRM (Canada) Inc.  
Montréal, Québec

### Other Members

AGP Grain Ltd.  
Minneapolis, Minnesota

Essroc Italcementi Group  
Mississauga, Ontario

Keystone Canada Inc.  
Montréal, Québec

Lafarge Canada Inc.  
Concord, Ontario

OmniSource Corporation  
Burlington, Ontario

Ontario Power Generation Inc.  
Toronto, Ontario

Petro-Canada  
Oakville, Ontario

Tate & Lyle Canada Ltd.  
Toronto, Ontario

The Canadian Salt  
Company Ltd.  
Pointe-Claire, Québec

The Mosaic Company  
Regina, Saskatchewan

### Steel and Iron Ore

Dofasco Inc.  
Hamilton, Ontario

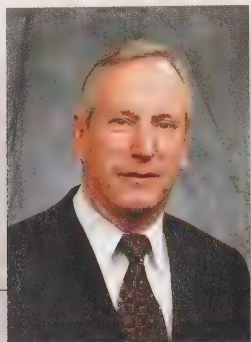
Iron Ore Company of Canada  
Montréal, Québec

Québec Cartier Mining  
Company  
Montréal, Québec

Stelco Inc.  
Hamilton, Ontario.



## Officers and Executive Committee



Richard J. Corfe  
President and  
Chief Executive Officer



Michel Drolet  
Vice-President, Niagara Region  
Corporate Safety Officer



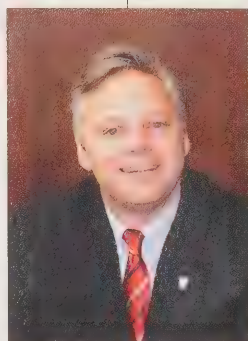
Adina Juster  
Vice-President, Maisonneuve Region  
Corporate Environmental Officer



Yvette Hoffman  
Counsel and Secretary



Guy Yelle  
Director of Operations  
and Technical Services



Aldert Van Nieuwkoop  
Director of  
Market Development



Sophia Trottier  
Director of  
Internal Strategies



Serge Bergeron  
Chief Financial Officer &  
Director of Support Services





## Financial Summary and Results of Operations

The review of the Corporation's financial condition and operating results after its eighth year of operation should be read in conjunction with the financial statements on the following pages. The results for 2006 cover the period from April 1, 2005 to March 31, 2006, while the comparative numbers are for the period from April 1, 2004 to March 31, 2005.

### OVERVIEW

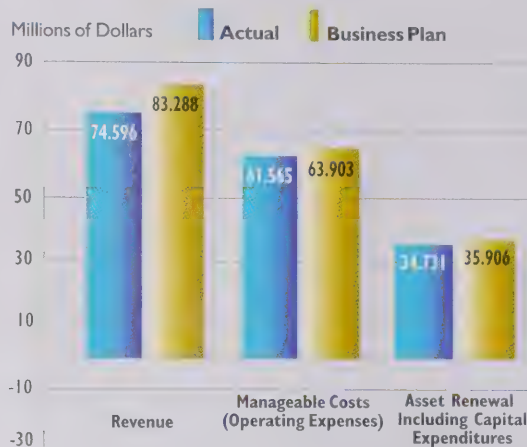
#### Financial Performance and Corporation Reserve

In 2006, the Corporation completed its eighth year of operation under the Management, Operation and Maintenance Agreement signed with the federal government in 1998. The financial success of the Corporation is measured by comparing the total cost of operating against the business plan established for the fiscal period.

The Corporation again performed better than anticipated in the business plan by successfully controlling its manageable costs. A close watch on budget management is SLSMC's key to cost control. Management teams in Maisonneuve, Niagara and at Head Office review financial results monthly, and revised forecasts and variance analyses are prepared quarterly. This close scrutiny of costs permits management to make adjustments as soon as any significant variances are identified.

The Corporation's spending on manageable costs and asset renewal projects amounted to \$95.2 million, which breaks down into \$60.4 million for

#### Comparison of Actuals to Business Plan



operating expenditures, \$33.1 million for regular and major maintenance, and \$1.7 million of capital expenditures. The business plan target was \$98.5 million. The favourable variance of \$3.3 million was added to the Corporation's Notional Reserve. This Notional Reserve is the benchmark for determining whether the Corporation needs to increase Commercial Tolls over and above the percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Notional Reserve balance at the end of the eighth year of operation is \$17.8 million.

### Financial Results

#### RESULTS OF OPERATIONS

##### Revenues

Toll revenue rose 1% in the fiscal year, from \$70.3 million in 2005 to \$71.0 million in 2006. Meanwhile, the Corporation's revenue from power generation in the Welland Canal, increased to \$1.6 million compared to the 2004/05 amount of \$0.3 million.

Power generation revenues are shown at their gross value following the termination of the Power Generation Agreement with St. Catharines Hydro Electric in November 2004. Investment income is derived from the working capital balances maintained in our bank accounts. On a quarterly basis, the Corporation either remits any excess cash to the Capital Fund Trust or, in case

#### Review of Business Plan Costs



\* Average for years 1998 to 2003

Includes six months of SLISA activity and six months of SLSMC activity.



## Financial Summary and Results of Operations

### Review of Revenues



\*Average for years 1998 to 2003

of a cash shortfall, obtains funds from the Capital Fund Trust in accordance with the Trust Agreement.

The amortization of deferred contributions related to capital assets amounted to \$1.4 million in 2005/06, compared to \$1.6 million the previous year. Capital asset acquisitions are funded by the Capital Fund Trust; the net contribution is credited 100% to a deferred balance sheet account, and amortized on the same basis as the assets for which the contribution was made.

Overall, the Corporation's total revenue rose by 2.76% in 2005/06, to \$76.0 million, compared to the previous year's \$74.0 million total.

### Expenses

Operating expenses for 2005/06, related to the management and operation of the Seaway infrastructure, amounted to \$60.4 million. This represents an increase of 0.44% from the previous year, and is below the business plan target of \$62.8 million.

Salaries and wages paid to employees amounted to \$37.3 million, an increase of 1.6% over last year's \$36.7 million. Current and future employee benefits and pension costs amounted to \$14.5 million compared to last year's figure of \$15.2 million. Continued high health insurance and pension plan costs resulted in employee benefits reaching 39% of employee earnings. Additional pension plan contributions of \$5.2 million were made in accordance with the Actuarial Valuation Report to fund the solvency deficit of the plan. The plan

has a going-concern surplus, but the solvency deficit must be funded over a 5-year period. The combined salaries and wages paid to employees, plus employee benefits and pension costs, totalled \$51.8 million, or 86% of total operating costs. The comparable figure for 2004/05 was \$51.9 million, also 86% of total operating costs.

The Corporation employed an equivalent of 589 full-time employees (FTEs) in 2005/06, down from the previous year's level of 600.

All other operating costs amounted to \$8.6 million for 2005/06, compared to \$8.3 million the previous fiscal year. Insurance costs remain a major expense, at \$2.8 million. The balance, excluding insurance expenses, amounted to \$5.8 million this year, as opposed to \$5.5 million in the previous year - an increase of \$0.3 million.

### Asset Renewal

The asset renewal expenditures, representing the cost of maintenance and major repairs of locks, canal bridges, buildings and other infrastructure assets excluding capital acquisitions, totalled \$33.1 million for the current year, compared to \$32.1 million for fiscal year 2004/05.

The amortization expense of \$1.7 million for the year ending March 31, 2006 was \$223,000 lower than the previous year's amount. Refer to Note 4(c) for the accounting policy detail.

### Liquidity and Funding - Cash Flow

Rules regarding the liquidity and funding of the Corporation are clearly set out in the Management, Operations and Maintenance Agreement and the Capital Trust Agreement with Transport Canada. The Corporation's deficits (if any) are to be reimbursed by the Capital Fund Trust, while the Corporation's surplus funds (if any) are to be returned to the Capital Fund Trust.

In 2005/06, the Corporation was in a negative cash flow position. The total revenue generated, less the amortization of deferred contributions related to capital assets (\$74.6 million), was sufficient to pay for the Corporation's operating expenses of \$60.4 million and left a balance of \$14.2 million towards the asset renewal expenditures of \$33.1 million during the year.

The 2005/06 contribution related to Asset Renew-





## Financial Summary and Results of Operations

al funding from the Capital Fund Trust was \$22.8 million, compared to \$22.7 million the previous year. The contribution required for capital acquisitions in 2005/06 amounted to \$1.7 million, compared to \$0.8 million in 2004/05. (Notes 5 and 11 explain the amounts owed or paid by the Capital Fund Trust for the capital asset acquisitions and the contribution towards the Corporation's deficit.)

The Corporation maintains the minimum working capital and cash in the bank required to meet all

of its financial obligations to its employees and trade creditors. The cash level at March 31, 2006 was \$4.1 million, compared to the previous year's \$6.7 million.

The supplies inventory amount on the Balance Sheet has increased to \$6.8 million in 2005/06 from \$2.5 million in 2004/05. The Corporation has purchased hydraulic equipment that will be installed in future years as part of its multi-year hydraulic conversion program in the Welland Canal.

## Five Year Review

year ended March 31, 2006 (000s)

Revenues	2006	2005	2004	2003	2002
Tolls	\$ 70,962	\$ 70,271	\$ 62,669	\$ 63,524	\$ 62,029
Other navigational revenue	1,550	1,476	1,329	1,380	1,360
License fees	1,772	434	397	402	866
Investment income	311	191	231	273	219
Gain on sale of capital assets	38	20	2	(214)	25
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,411	1,613	1,927	1,450	1,235
	76,044	74,005	66,555	66,815	65,730
<b>Expenses</b>					
Operating	60,444	60,179	59,163	58,429	53,216
Asset renewal	33,075	32,147	24,321	22,897	22,750
Power generation maintenance	258	4,212	-	-	-
Amortization of capital assets	1,678	1,901	2,763	3,068	3,154
	95,455	98,439	86,247	84,394	79,120
Excess of expenses over revenue before the undernoted	(19,411)	(24,434)	(19,692)	(17,579)	(13,390)
Special examination	-	-	-	(6)	(259)
Transaction costs	-	-	-	(18)	(144)
Contribution from Capital Trust Fund	22,757	22,697	16,605	13,588	11,147
Excess of revenues over expenses / (Excess of expenses over revenues)	\$3,346	(\$1,737)	(\$3,087)	(\$4,015)	(\$2,646)



The accompanying financial statements of the St. Lawrence Seaway Management Corporation and all information in this Annual Report are the responsibility of management.

The financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles consistent with the accounting policies set out in the notes to the financial statements. Where necessary, management has made informed judgments and estimates in accounting transactions. Information contained elsewhere in the Annual Report is consistent, where applicable, with that contained in the financial statements.

In fulfilling its responsibilities, management has developed and maintains systems of internal control designed to provide reasonable assurance that the Corporation's accounting records are a viable basis for the preparation of the financial statements. Policies and procedures are designed to ensure that transactions are appropriately authorized and assets are safeguarded from loss or unauthorized use.

The Board of Directors carries out its responsibility for review of the annual financial statements principally through the Audit Committee. The Board of Directors has appointed an Audit Committee consisting of three outside directors.

The Audit Committee meets during the year, with management, the internal and external auditors, to review any significant accounting, internal control and auditing matters to satisfy itself that management responsibilities are properly discharged and to review the financial statements before they are presented to the Board of Directors for approval.

The external and internal auditors have full and free access to the members of the Audit Committee with and without the presence of management.

The independent auditors Deloitte & Touche LLP, whose report follows, have audited the financial statements.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Richard Corfe'.

Richard Corfe  
President and CEO  
April 28, 2006

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Serge Bergeron'.

Serge Bergeron  
Chief Financial Officer and  
Director of Support Services





Deloitte & Touche LLP  
800 - 100 Queen Street  
Ottawa ON K1P 5T8  
Canada

Tel: (613) 236-2442  
Fax: (613) 236-2195  
[www.deloitte.ca](http://www.deloitte.ca)

To the Members of  
The St. Lawrence Seaway Management Corporation

We have audited the balance sheet of The St. Lawrence Seaway Management Corporation as at March 31, 2006 and the statements of revenue and expenses, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at March 31, 2006 and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the Canada Corporations Act, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

*Deloitte & Touche LLP*

Chartered Accountants  
April 28, 2006

# Statement of Revenue and Expenses



year ended March 31, 2006 (\$000's)

	2006	2005
Revenue		
Tolls	\$ 70,962	\$ 70,271
Other navigation revenue	1,550	1,476
License fees	125	131
Power generation revenue	1,647	303
Investment revenue	311	191
Gain on disposal of capital assets	38	20
Amortization of deferred contributions related to capital assets (Note 9)	1,411	1,613
	<u>76,044</u>	<u>74,005</u>
Expenses		
Operating	60,444	60,179
Asset renewal (Note 4c)	33,075	32,147
Power generation maintenance	258	4,212
Amortization of capital assets	1,678	1,901
	<u>95,455</u>	<u>98,439</u>
Excess of expenses over revenue before contribution from Capital Fund Trust	(19,411)	(24,434)
Contribution from Capital Fund Trust for operating expenses (Note 11)	22,757	22,697
EXCESS (DEFICIENCY) OF REVENUE OVER EXPENSES	<u>\$ 3,346</u>	<u>\$ (1,737)</u>





year ended March 31, 2006 (\$000's)

	2006	2005
<b>CURRENT ASSETS</b>		
Cash	\$ 4,079	\$ 6,686
Accounts receivable	5,821	4,425
Due from Capital Fund Trust (Note 5)	23,452	27,011
Supplies inventory	6,782	2,462
Prepaid expenses	472	474
	40,606	41,058
<b>CAPITAL ASSETS (Note 6)</b>	9,231	9,300
<b>DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND (Note 7)</b>	14,447	14,231
<b>ACCRUED BENEFIT ASSET (Note 8)</b>	8,098	2,950
	<b>\$ 72,382</b>	<b>\$ 67,539</b>
<b>CURRENT LIABILITIES</b>		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 12,353	\$ 11,105
Employee benefits payable	1,410	1,567
Due to Employee Termination Benefits Trust Fund	108	112
Deferred revenues	10	1,439
	13,881	14,223
<b>EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS</b>	14,447	14,231
<b>DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS (Note 9)</b>	7,615	7,370
<b>ACCRUED BENEFIT LIABILITY (Note 8)</b>	22,179	20,801
	44,241	42,402
	58,122	56,625
<b>CONTINGENCIES (Note 13)</b>		
<b>NET ASSETS</b>		
Invested in capital assets	1,616	1,930
Equity of Canada (Note 10)	12,644	8,984
	14,260	10,914
	<b>\$ 72,382</b>	<b>\$ 67,539</b>

FINANCIAL STATEMENTS APPROVED BY THE BOARD

Director

Director

# Statement of Cash Flows



*year ended March 31, 2006 (\$000's)*

	2006	2005
NET INFLOW (OUTFLOW) OF CASH RELATED TO THE FOLLOWING ACTIVITIES:		
OPERATING		
Excess (deficiency) of revenue over expenses	\$ 3,346	\$ (1,737)
Items not affecting cash		
Amortization of capital assets	1,678	1,901
Gain on disposal of capital assets	(38)	(20)
Amortization of deferred contributions related to capital assets	(1,411)	(1,613)
Employee future benefits variance	(3,770)	1,324
	(195)	(145)
Changes in non-cash operating working capital items	(6,056)	(709)
	(6,251)	(854)
FINANCING		
Contributions from the Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	1,656	823
Decrease in due from Capital Fund Trust	3,559	1,268
	5,215	2,091
INVESTING		
Acquisitions of capital assets	(1,656)	(823)
Proceeds from disposal of capital assets	85	84
	(1,571)	(739)
NET CASH (OUTFLOW) INFLOW	(2,607)	498
CASH, BEGINNING OF YEAR	6,686	6,188
CASH, END OF YEAR	\$ 4,079	\$ 6,686



# Statement of Changes in Net Assets

year ended March 31, 2006 (\$000's)

	Invested in Capital Assets	Equity of Canada	Operating Results	Total 2006	2005
BALANCE, BEGINNING OF YEAR	\$ 1,930	\$ 8,984	\$ -	\$ 10,914	\$ 12,651
EXCESS (DEFICIENCY) OF REVENUE OVER EXPENSES	-	-	3,346	3,346	(1,737)
Net acquisition of capital assets	1,609	-	(1,609)	-	-
Capital assets contributions, net of amortization	(245)	-	245	-	-
Employee future benefits variance	-	3,770	(3,770)	-	-
Net supplementary pension plan variance	-	(110)	110	-	-
Amortization of capital assets	(1,678)	-	1,678	-	-
BALANCE, END OF YEAR	\$ 1,616	\$ 12,644	\$ -	\$ 14,260	\$ 10,914

## Notes to the Financial Statements

year ended March 31, 2006 (\$000's)

### 1. INCORPORATION

The St. Lawrence Seaway Management Corporation (the Corporation) was constituted as a not-for-profit corporation under Part II of the Canada Corporations Act on July 9th 1998. Pursuant to an agreement with her Majesty, certain assets of The St. Lawrence Seaway Authority (SLSA), a Crown Corporation, were transferred effective October 1, 1998, to the Corporation. These assets relate to the operation of The St. Lawrence Seaway comprising a deep waterway between Montreal and Lake Erie (the Seaway). As a result of a further agreement with the Minister of Transport, the Corporation assumed responsibility for the management, operation and maintenance of the Seaway for a period of ten years (renewable for a further ten years).

The transferred assets included all of the movable capital assets, intangibles and working capital of SLSA. Ownership of the real property, locks, bridges,

buildings and other fixtures was transferred to the Government of Canada on wind-up of SLSA.

On wind-up of SLSA, a trust was created to fund the accumulated entitlement of the Seaway employees who were to be transferred to the Corporation, in respect of their vested termination benefits, known as The Employee Termination Benefits Trust. Furthermore, on wind-up of SLSA, the surplus funds of the Corporation were transferred to a second trust created for the purpose of funding future deficits arising from the operation and maintenance of the Seaway. Transfers of funds to the Corporation to cover operating deficits and capital assets acquisitions as they occur will be accounted for as revenue in the statement of revenue and expenses.

The Corporation is the Trustee for both of these trusts.

The Corporation is exempt from income tax under section 149(1) (l) of the Income Tax Act.



year ended March 31, 2006 (\$000's)

## 2. OPERATING AGREEMENT

The Corporation was mandated to manage, operate and maintain the Seaway in accordance with a Management, Operation and Maintenance Agreement, which requires the Corporation to negotiate five-year business plans throughout the term of the agreement with the Minister of Transport. The business plan includes anticipated revenues and operating costs and an "Asset Renewal Plan". The corporation is mandated to charge tolls and other revenues to finance the operation and maintenance of the Seaway, and to recover from the Government of Canada such additional funds, to eliminate operating deficits when required, in accordance with the terms of agreement.

The above agreement also provides for the formation of a "Capital Committee" comprising two representatives of the Corporation and two representatives of the Crown who will review annual plans for the capital, maintenance and asset replacement requirements of the assets under administration of the Corporation. The Committee reviews the Asset Renewal Plan each year and determines if it is appropriate or whether any changes are warranted.

## 3. CORPORATION'S RESERVE ACCOUNT

The Corporation is mandated under the Management, Operation and Maintenance Agreement to establish a notional reserve account. The account is increased in respect of recoveries of operating costs incurred by the Corporation, through government contribution, insurance or indemnity, as well as favourable variances in operating costs and asset renewal costs between those incurred in any year and the projected costs according to the business plan. The notional reserve is reduced by unfavourable variances in actual operating costs and other adjustments. A negative balance would require the Corporation to increase Commercial Tolls over and above preset percentage toll increase contemplated in the Agreement. The Corporation's notional reserve has a positive balance of \$17,801 in 2006 (2005 - \$14,486).

## 4. SUMMARY OF SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles for not-for-profit organizations. A summary of significant accounting policies follows:

### a) Revenue

Toll revenue and other service charges are recognized as revenue when earned.

### b) Supplies inventory

Supplies inventory comprises equipment and supplies used in the operation and maintenance of the Seaway. It includes spare parts which were transferred to the Corporation on October 1, 1998. Certain parts were transferred at nominal value. Supplies are recorded at average cost.

### c) Capital assets

Capital assets of the Corporation consist of temporary structures, movable assets such as motor vehicles, small vessels employed in the operation of the Seaway and office furniture and equipment, including computers and related software. Such assets are capitalized if they have an initial cost of at least \$3 (three thousand dollars).

Additions are recorded at cost. The cost of assets sold, retired or abandoned, and the related accumulated amortization are removed from the accounts on disposal. Gains or losses on disposals are credited or charged to operations.

Amortization is recorded using the straight-line method based on the estimated useful service lives of the assets.

The Corporation treats all major maintenance and refurbishment costs, as well as any additions to existing capital assets of the Seaway which were transferred to the Government of Canada on the wind-up of SLSA, (defined as "existing managed assets"), as asset renewal expenses.

### d) Contributions related to capital assets

The deferral method of accounting for contributions related to capital assets is followed. Contributions are deferred and amortized as revenue in the year in which the related amortization for such assets is expensed.

### e) Impairment of long-lived assets

Long-lived assets are tested for recoverability whenever events or changes in circumstances indicate that their carrying amount may not be recoverable. An impairment loss is recognized when their carrying value exceeds the total undiscounted cash flows expected from their use and eventual disposition. The amount of the impairment loss is determined as the excess of the carrying value of the asset over its fair value.



year ended March 31, 2006 (\$000's)

## f) Employee termination benefits

Employees of the Corporation are entitled to specified benefits as provided for under labour contracts and conditions of employment. These benefits include accumulated sick leave and furlough leave which are payable upon termination of employment. Usually, the benefits correspond to the greater of a week's salary (two weeks for the first year of service) for each year of service, up to a maximum of 28 weeks or 75% of the balance of the employee's accumulated sick leave days. Employees are allowed 15 days of sick leave per year. The liability for benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

## g) Pension plan

The Corporation has established its own defined benefit pension plan and employees were allowed the option of transferring their entitlement to the new plan or remaining with the Public Service Superannuation Plan. New employees, effective April 1, 1999, become members of the Corporation's pension plan.

## h) Use of estimates

The preparation of financial statements in conformity with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities and disclosures of contingent assets and liabilities at the date of the financial statements and the reported amounts of revenue and expenses during the reporting period. Actual results could differ from these estimates.

## 5. DUE FROM CAPITAL FUND TRUST

The Corporation has an amount receivable from the Capital Fund Trust to cover specific Seaway support obligations such as the Corporation's deficits, net capital acquisitions and other short-term cash requirements in accordance with the Trust Agreement. No terms of repayment exist for this receivable.

Changes in the balance due from the Capital Fund Trust at March 31, were as follows:

(Note 5)	2006	2005
Net balance, beginning of year	\$ 27,011	\$ 28,279
Net set off of opening accounts receivable and accounts payable	28	12
Cash requirement paid by the Capital Fund Trust	(4,480)	(6,494)
Payment of previous year's deficit	(23,520)	(18,306)
Contribution receivable for capital acquisitions	1,656	823
Contribution receivable for operating expenses	22,757	22,697
Net balance, end of year	\$ 23,452	\$ 27,011

## 6. CAPITAL ASSETS

	Annual Amortization Rate	Cost	2006 Accumulated Amortization	Net Book Value	2005 Net Book Value
Information technology systems	20%	\$ 13,411	\$ 12,007	\$ 1,404	\$ 1,551
Vehicles	10-20%	5,315	3,514	1,801	1,831
Floating equipment	2-20%	4,059	3,442	617	722
Machinery and office equipment	2-20%	3,947	2,343	1,604	1,580
Infrastructure equipment	2-20%	6,852	3,660	3,192	3,369
Assets under construction	-	613	-	613	247
		\$ 34,197	\$ 24,966	\$ 9,231	\$ 9,300



year ended March 31, 2006 (\$000's)

## 7. DUE FROM EMPLOYEE TERMINATION BENEFITS TRUST FUND

This amount represents the funds set aside for the accrued employee termination benefits liability of the Corporation which is represented by the net assets in the Employee Termination Benefits Trust Fund.

## 8. POST EMPLOYMENT BENEFITS

The Corporation has defined benefit pension plans for employees and also provides post employment benefits, other than pension, including supplemental health and life insurance for retired employees. Information about the defined benefit plans and post employment benefits are as follows:

	2006		
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	\$ 130,883	\$ 704	\$ 38,900
Current service cost (employer)	5,669	36	1,166
Interest cost	8,004	44	2,320
Member contributions	1,715	-	-
Benefits paid	(2,335)	(22)	(1,724)
Actuarial loss	22,136	110	3,895
Balance, end of year	\$ 166,072	\$ 872	\$ 44,557
Plan assets			
Fair value, beginning of year	\$ 126,496	\$ 888	\$ 14,530
Return on plan assets	8,755	33	-
Corporation contribution	10,226	209	2,214
Investment experience gain	9,814	10	-
Member contributions	1,715	-	-
Benefits paid	(2,335)	(22)	(1,724)
Fair value, end of year	\$ 154,671	\$ 1,118	\$ 15,020
Funded status - plan surplus (deficit)	\$ (11,401)	\$ 246	\$ (29,537)
Unamortized past service cost	1,078	-	-
Unamortized net actuarial loss	17,883	292	7,358
Accrued benefit asset (liability) recognized	\$ 7,560	\$ 538	\$ (22,179)



year ended March 31, 2006 (\$000's)

## 8. POST EMPLOYMENT BENEFITS (cont'd)

		2005	
	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Accrued benefit obligation			
Balance, beginning of year	\$ 123,992	\$ 561	\$ 39,630
Current service cost (employer)	5,663	24	1,134
Interest cost	7,262	34	2,336
Member contributions	1,677	-	-
Benefits paid	(2,178)	(22)	(1,539)
Actuarial (gain) loss	(5,533)	107	(2,661)
Balance, end of year	\$ 130,883	\$ 704	\$ 38,900
Plan assets			
Fair value, beginning of year	\$ 111,121	\$ 719	\$ 14,644
Return on plan assets	7,637	26	-
Corporation contribution	6,563	132	1,425
Investment experience gain	1,676	33	-
Member contributions	1,677	-	-
Benefits paid	(2,178)	(22)	(1,539)
Fair value, end of year	\$ 126,496	\$ 888	\$ 14,530
Funded status - plan surplus (deficit)	\$ (4,387)	\$ 184	\$ (24,370)
Unamortized past service cost	1,348	18	-
Unamortized net actuarial loss	5,561	226	3,569
Accrued benefit asset (liability) recognized	\$ 2,522	\$ 428	\$ (20,801)

### Significant assumptions

The significant actuarial assumptions adopted in measuring the Corporation's accrued benefit obligations are as follows:

(Weighted average assumptions as of January 1, 2005)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plan
Discount rate	5.10%	5.10%	5.10%
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00%
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00%



year ended March 31, 2006 (\$000's)

## 8. POST EMPLOYMENT BENEFITS (cont'd)

(Weighted average assumptions as of January 1, 2004)

	Pension Benefit Plan	Supplementary Pension Benefit Plan	Other Benefit Plans
Discount rate	6.00%	6.00%	6.00 %
Expected rate of return on plan assets	6.75%	3.38%	0.00 %
Rate of compensation increase	4.00%	4.00%	4.00 %

For measurement purposes, a 9.87% health care cost trend rate was assumed for 2006 (2005 - 7.85%), decreasing gradually to 4.68% in 2016 and remaining at that level thereafter.

The expected rate of return on other benefits plan is 0% because the terms whereby the Employee Termination Benefits Trust Fund was established provide that all the income earned by the Trust Fund is to be transferred to the Capital Fund Trust.

## 9. DEFERRED CONTRIBUTIONS RELATED TO CAPITAL ASSETS

Deferred contributions related to capital assets represent contributions from the Government of Canada for the acquisition of capital assets as per the Management, Operation and Maintenance Agreement and are amortized at the same rate as the capital assets they represent.

The deferred contributions balance for the year are composed of the following:

	2006	2005
Balance, beginning of year	\$ 7,370	\$ 8,160
Plus: Current year contributions for the acquisition of capital assets	1,656	823
Less: Amortization of assets acquired with deferred contributions	(1,411)	(1,613)
Balance, end of year	\$ 7,615	\$ 7,370

## 10. EQUITY OF CANADA

	2006	2005
Secured contribution of Canada	\$ 36,000	\$ 36,000
Contribution to the Capital Fund Trust	(24,000)	(24,000)
Surplus (deficit)	644	(3,016)
	<u>\$ 12,644</u>	<u>\$ 8,984</u>

Upon transfer of certain assets of SLISA to the Corporation on October 1, 1998, the Corporation signed a general security agreement with the Government of Canada covering all the assets of the Corporation, evidenced by a limited recourse term promissory note with a face value of \$36,000. The note is payable without interest on the earlier of (a) March 31, 2018, and (b) the termination for any reason whatsoever, of the Management, Operation and Maintenance Agreement. Recourse by the Government of Canada is limited to a) the collateral as defined in the general security agreement; and b) the Hypothecated Property (as defined in the Deed of Movable Hypothec between the Corporation and SLISA); and set off against the Purchase Price (as defined in the Option Agreement between the Corporation and Her Majesty).





year ended March 31, 2006 (\$000's)

## 11. CONTRIBUTIONS FROM THE CAPITAL FUND TRUST

The Corporation is entitled to contributions from the Capital Fund Trust to fund the operating deficit and for capital asset acquisitions in accordance with the Operations and Management Agree-

ment. The contribution towards operations is equal to the excess of expenses over revenue, increased by transaction costs related to the commercialization of the Seaway adjusted for the non-cash items for amortization, the undepreciated cost of capital assets disposed of, and the post retirement benefits variation.

	2006	2005
Excess of expenses over revenue before adjustments	\$ 19,411	\$ 24,434
Plus: Gain on disposal of assets	38	20
Amortization of deferred contributions related to capital assets	1,411	1,613
Post retirement benefits	3,660	-
Less: Proceeds from disposal of capital assets	(85)	(84)
Post retirement benefits	-	(1,385)
Amortization of capital assets	(1,678)	(1,901)
Contribution from Capital Fund Trust towards operations	\$ 22,757	\$ 22,697
Contribution from Capital Fund Trust towards acquisitions of capital assets	\$1,656	\$823

## 12. COMMITMENTS

As at March 31, 2006, contractual commitments for capital and other expenditures amounted to \$2,962 (2005 - \$2,578).

## 13. CONTINGENCIES

The Corporation, in the normal course of business, experiences claims for a variety of reasons. Claims outstanding at March 31, 2006 totalling \$25,523 (2005 - \$23,927) have not been provided for in the accounts. Management is of the opinion that these actions will not result in any material losses to the Corporation. Claims relating to operation and maintenance of the Seaway incurred by SLISA prior to October 1, 1998 became the obligation of Transport Canada.



year ended March 31, 2006

#### 14. DIRECTORS' AND OFFICERS' REMUNERATION

The remuneration earned by the directors and officers, in actual dollars, was as follows:

a) Directors' remuneration comprises a fixed fee and a per diem based on attendance at meetings of the Board and its committees.

Name	Appointment Date	Committee and position		Remuneration in 2005/2006
J. Douglas Smith (*)	August 2004 August 2004 February 2005 December 2005	Board Governance Ad Hoc Tolls Human Resources	Chair Member Member Chair	\$ 27,000
Georges H. Robichon	July 1998 November 1998 February 2005	Board Governance Ad Hoc Tolls	Director Chair Member	17,800
W. Nick Fox	January 2002 August 2004 February 2005	Board Asset Renewal Ad Hoc Tolls	Director Chair Member	18,800
Guy C. Véronneau	August 2004 February 2005 February 2005 February 2005	Board Audit Ad Hoc Tolls Asset Renewal	Director Member Member Member	22,400
Peter G. Cathcart	October 2004 February 2005	Board Human Resources	Director Member	19,200
William Keays	November 2004 February 2005	Board Audit	Director Chair	19,800
Richard Gaudreau	February 2005 February 2005 February 2005	Board Governance Audit	Director Member Member	20,000
David F. Mothersill	January 2006 January 2006 March 2006	Board Ad Hoc Tolls Human Resources	Director Member Member	2,970
Robert J. Swenor (**)	July 1998 August 2004 February 2005	Board Human Resources Ad Hoc Tolls	Director Chair Member	14,200
Total of directors' remuneration for the period				<u>\$162,170</u>

\* Board Member since November 2000

\*\* Deceased November 2005

b) Remuneration paid for the (6) officers, as employees of the Corporation, was \$981,110.



## 14. RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS ET DES DIRIGEANTS

La rémunération obtenue par les administrateurs et les dirigeants, en dollars réels, était la suivante :

a) La rémunération des administrateurs comprend des honoraires fixes et une indemnité journalière basée sur la présence aux réunions du conseil et de ses comités.

Nom	Date de nomination	Comité et poste	Rémunération en 2005/2006
J. Douglas Smith (*)	Août 2004 Août 2004 Février 2005 Décembre 2005	Conseil Régie Tarifs ad hoc Ressources humaines	Président Membre Membre Président
Georges H. Robichon	Juillet 1998 Novembre 1998 Février 2005	Conseil Régie Tarifs ad hoc	Directeur Président Membre
W. Nick Fox	Janvier 2002 Août 2004 Février 2005	Conseil Comité des actifs Tarifs ad hoc	Directeur Président Membre
Guy C. Véronneau	Août 2004 Février 2005 Février 2005 Février 2005	Conseil Vérification Tarifs ad hoc Comité des actifs	Directeur Membre Membre Membre
Peter G. Cathcart	Octobre 2004 Février 2005	Conseil Ressources humaines	Directeur Membre
William Keays	Novembre 2004 Février 2005	Conseil Vérification	Directeur Président
Richard Gaudreau	Février 2005 Février 2005 Février 2005	Conseil Régie Vérification	Directeur Membre Membre
David F. Mothersill	Janvier 2006 Janvier 2006 March 2006	Conseil Tarifs ad hoc Ressources humaines	Directeur Membre Membre
Robert J. Swenor(**)	Juillet 1998 Août 2004 Février 2005	Conseil Ressources humaines Tarifs ad hoc	Directeur Président Membre
Rémunération totale des administrateurs pour l'exercice			162 170 \$

\* Membre du Conseil depuis novembre 2000  
 \*\* Décédé en novembre 2005

b) La rémunération des six (6) dirigeants, en tant qu'employés de la Corporation, a atteint 981 110 \$.



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

## 11. CONTRIBUTION DU FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

La Corporation est autorisée à recevoir une contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer le déficit d'exploitation et les acquisitions d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. La contribution pour

financer les opérations équivalait à l'excédent des dépenses sur les revenus, augmenté des frais de transaction liés à la commercialisation de la Voie maritime et redressés pour les éléments hors caisse pour la dépense d'amortissement, du coût non amorti des cessions d'immobilisations et de l'écart des avantages complémentaires de retraite.

2006	2005
19 411 \$	24 434 \$
38	20
1 411	1 613
3 660	-
(85)	(84)
-	(1 385)
(1 678)	(1 901)
22 757 \$	22 697 \$
1 656 \$	823 \$

Excédent des charges sur les produits avant ajustements  
Plus : Gain sur la cession d'immobilisations  
L'amortissement des apports reportés liés aux immobilisations  
Les avantages complémentaires de retraite  
Moins : Les produits de l'aliénation d'immobilisations  
Les avantages complémentaires de retraite  
L'amortissement des immobilisations  
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les opérations  
Contribution du Fonds de capital en fiducie pour financer les acquisitions d'immobilisations

## 13. ÉVENTUALITÉS

Au 31 mars 2006, les engagements contractuels liés au capital et autres dépenses se chiffraient à 2 962 \$ (2005 - 2 578 \$).

Dans le cours normal de ses activités, la Corporation fait l'objet de litiges pour diverses raisons. Les litiges en souffrance au 31 mars 2006 s'élèvent à 25 523 \$ (2005 - 23 927 \$) et ne sont pas inscrits dans les livres. La direction est d'avis que ces poursuites n'entraîneront pas de pertes substantielles pour la Corporation. Les litiges concernant l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, dont l'AVM5L a fait l'objet avant le 1er octobre 1998, sont la responsabilité de Transports Canada.



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

## 8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2004)

	2004	Régime de retraite supplémentaire	Autre régime
Taux d'actualisation	6,00 %	6,00 %	6,00 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	3,38 %	0,00 %
Taux de croissance de la rémunération	4,00 %	4,00 %	4,00 %

Aux fins de l'évaluation, un taux tendenciel de croissance annuelle hypothétique du coût des soins de santé a été fixé à 9,87 % pour 2006 (2005 - 7,85 %). Ce taux devrait diminuer graduellement pour atteindre 4,68 % en 2016 et demeurer à ce niveau par la suite.

Le taux de redement prévu des autres régimes de retraite est à 0 % car les modalités selon lesquelles le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie a été établi stipule que tout revenu gagné par le Fonds en fiducie doit être transféré au Fonds de capital en fiducie.

## 9. APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS

Les apports reportés liés aux immobilisations représentent les apports provenant du Gouvernement du Canada pour l'acquisition d'immobilisations en vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, et sont amortis au même taux que les immobilisations qu'ils représentent.

Le solde des apports reportés de l'exercice se compose ainsi :

	2006	2005
Solde au début	7 370 \$	8 160 \$
Plus : les acquisitions d'immobilisations de l'exercice	1 656	823
Moins : l'amortissement des immobilisations acquises au moyen d'apports reportés	(1 411)	(1 613)
Solde à la fin	7 615 \$	7 370 \$

Au transfert de certains actifs de l'AVMSL à la Corporation le 1er octobre 1998, la Corporation a signé une entente de sûreté générale avec le Gouvernement du Canada couvrant tous les actifs de la Corporation, attestée par un billet à ordre à terme avec garantie limitée d'une valeur nominale de 36 000 \$. Le billet est payable sans intérêt à la première des deux dates suivantes : a) le 31 mars 2018 ou b) à l'expiration, pour une raison quelconque, de l'Entente de gestion, exploitation et entretien. Le recours du Gouvernement du Canada est limité a) à la garantie telle qu'elle est définie dans l'entente de sûreté générale et b) à la propriété hypothéquée (telle qu'elle est définie dans le contrat d'hypothèque mobilière intervenu entre la Corporation et l'AVMSL), et déduit du prix d'achat (tel qu'il est défini dans le contrat d'option intervenu entre la Corporation et Sa Majesté).



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

## 8. AVANTAGES SOCIAUX FUTURS (suite)

2005		
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire
		Autre régime
Obligation au titre des prestations constituées		
Solde au début de l'exercice	123 992 \$	561 \$
Coût des services rendus (employeur)	5 663	24
Intérêts débiteurs	7 262	34
Contributions des membres	1 677	-
Prestations versées	(2 178)	(22)
(Gain) perte actuarielle	(5 533)	107
Solde à la fin de l'exercice	130 883 \$	704 \$
Actif du régime		
Juste valeur au début de l'exercice	111 121 \$	719 \$
Rendement de l'actif du régime	7 637	26
Cotisation de la Corporation	6 563	132
Gain actuariel de placement	1 676	33
Cotisations des membres	1 677	-
Prestations versées	(2 178)	(22)
Juste valeur à la fin de l'exercice	126 496 \$	888 \$
Situation de capitalisation - (déficit) excédent	(4 387)\$	184 \$
Coût des prestations au titre des services passés, non amortis	1 348	18
Perte actuarielle nette non amortie	5 561	226
Actif (passif) constaté au titre des prestations constituées	2 522 \$	428 \$
		(20 801) \$
<p>Les hypothèses actuarielles significatives retenues par la Corporation pour évaluer ses obligations au titre des prestations constituées sont les suivantes :</p> <p>(Moyenne pondérée des hypothèses au 1er janvier 2005)</p>		
	Régime de retraite	Régime de retraite supplémentaire
		Autre régime
Taux d'actualisation	5,10 %	5,10 %
Taux de rendement prévu de l'actif du régime	6,75 %	3,38 %
Taux de croissance de la rémunération	4,00 %	4,00 %



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

## 7. FONDS POUR PRESTATIONS

### DE CESSATION D'EMPLOI

#### EN FIDUCIE

Ce montant représente les fonds mis de côté pour l'obligation de la Corporation découlant des prestations accumulées de cessation d'emploi des employés qui est représentée par les actifs détenus dans le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie.

## 8.

### AVANTAGES

#### SOCIAUX FUTURS

La Corporation a un régime de retraite à prestations déterminées pour ses employés qui offre aussi des avantages complémentaires autres que les avantages de retraite et qui comprennent des assurances maladie et assurances-vie supplémentaires, pour les employés à la retraite. L'information concernant ce régime de retraite à prestations déterminées et les avantages complémentaires, est la suivante :

Obligation au titre des prestations constituées  
Solde au début de l'exercice  
Coût des services rendus (employeur)  
Intérêts débiteurs  
8 004  
44  
2 320  
1 166  
38 000 \$

Solde à la fin de l'exercice

Perte actuarielle

Prestations versées

Contributions des membres

1 715

(22)

110

872 \$

44 557 \$

(1 724)

3 895

22 136

(2 335)

166 072 \$

1 118 \$

15 020 \$

(22)

10

209

2 214

888 \$

14 530 \$

33

8 755

10 226

9 814

1 715

(2 335)

154 671 \$

1 118 \$

15 020 \$

(1 724)

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

292

538 \$

(22 179) \$

7 358

(22 179) \$

246 \$

(29 537) \$

1 078

17 883

29



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

f) Prestations de cessation d'emploi

Les employés de la Corporation ont droit à des prestations particulières ainsi que le prévoient leurs contrats de travail et leurs conditions d'emploi. Ces prestations englobent les congés de maladie et les congés d'ancienneté accumulés qui sont payables à la cessation d'emploi. Habituellement, les prestations correspondent au plus élevé des deux montants suivants : une semaine de salaire (deux semaines pour la première année de service) pour chaque année de service jusqu'à concurrence de 28 semaines ou 75 % du solde des jours de congé de maladie accumulés de l'employé. Les employés ont droit à 15 jours de congé de maladie par an. Le passif relatif aux prestations est comptabilisé au fur et à mesure que les prestations s'accumulent pour les employés.

g) Régime de retraite

La Corporation a établi son propre régime de retraite et les employés ont eu l'option de transférer leurs droits à pension au nouveau régime ou de demeurer dans le Régime de pensions de retraite de la fonction publique. Les nouveaux employés, à compter du 1er avril 1999, deviennent membres du Régime de pension de la Corporation.

h) Utilisation d'estimations

Dans le cadre de la préparation des états financiers,

## 5. MONTANT DU PAR LE FONDS DE CAPITAL EN FIDUCIE

conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada, la direction doit établir des estimations et des hypothèses qui ont une incidence sur les montants des actifs et des passifs présentés et sur la présentation des actifs et des passifs éventuels à la date des états financiers, ainsi que sur les montants des profits d'exploitation et des charges constatés au cours de la période visée par les états financiers. Les résultats réels pourraient varier par rapport à ces estimations.

La Corporation a un montant à recevoir du Fonds de capital en fiducie pour assumer les obligations spécifiques de soutien de la Voie maritime comme les déficits de la Corporation, les acquisitions d'immobilisations et d'autres besoins de trésorerie à court terme conformément à l'entente de fiducie. Il n'existe pas de modalité de remboursement. Les variations du solde dû par le Fonds de capital en fiducie au 31 mars étaient les suivantes :

	2006	2005
Solde au début	27 011 \$	28 279 \$
État de compte net des débiteurs d'ouverture et des créditeurs	28	12
Besoin de trésorerie payé par le Fonds de capital en fiducie	(4 480)	(6 494)
Remboursement du déficit de l'exercice précédent	(23 520)	(18 306)
Apport à recevoir pour les acquisitions d'immobilisations	1 656	823
Apport à recevoir pour les dépenses d'exploitation	22 757	22 697
Solde net à la fin	23 452 \$	27 011 \$

## 6. IMMOBILISATIONS

	Taux d'amortissement annuel	Coût	Amortissement cumulé	Valeur nette	Valeur nette
Systèmes de technologie de l'information	20 %	13 411 \$	12 007 \$	1 404 \$	1 551 \$
Véhicules	10 - 20 %	5 315	3 514	1 801	1 831
Équipement flottant	2 - 20 %	4 059	3 442	617	722
Machines et matériel de bureau	2 - 20 %	3 947	2 343	1 604	1 580
Matériel d'infrastructure	2 - 20 %	6 852	3 660	3 192	3 369
Immobilitisations en construction	-	613	-	613	247
		34 197 \$	24 966 \$	9 231 \$	9 300 \$





de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

## 2 ENTENTE D'EXPLOITATION

La Corporation a été mandatée pour gérer, exploiter et entretenir la Voie maritime conformément à une Entente de gestion, exploitation et entretien qui exige que la Corporation négocie avec le ministre des Transports des plans d'entrepris quinquennaux pendant toute la durée de l'entente. Le plan d'entrepris englobe les produits et les frais d'exploitation prévus ainsi qu'un "Plan de renouvellement des actifs". La Corporation est obligée de prélever des péages et de recevoir d'autres produits pour financer l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime, et de recouvrer, auprès du Gouvernement du Canada, des fonds supplémentaires pour éliminer au besoin les déficits de fonctionnement, conformément aux conditions de l'entente.

L'entente susmentionnée prévoit également la formation d'un "Comité des actifs", composé de deux représentants de la Corporation et de deux représentants de l'État, qui examinera les plans annuels pour les besoins d'immobilisations, d'entretien et de renouvellement des actifs sous administration de la Corporation. Le Comité examinera chaque année le Plan de renouvellement des actifs et déterminera s'il est approprié ou si des changements s'imposent.

## 3. COMPTE DE RÉSERVE DE LA CORPORATION

En vertu de l'Entente de gestion, exploitation et entretien, la Corporation est mandatée pour établir un compte de réserve théorique. Le compte accumule les sommes recouvrées pour les frais de fonctionnement engagés par la Corporation, au moyen d'un apport du gouvernement, d'une assurance ou d'une indemnité, ainsi que par les écarts favorables dans les frais de fonctionnement et les coûts de renouvellement des actifs entre ceux engagés au cours d'un exercice et les coûts projetés selon le plan d'entrepris. La réserve théorique est réduite des écarts défavorables dans les coûts de fonctionnement et autres ajustements. Un solde négatif obligerait la Corporation à augmenter les péages commerciaux, abstraction faite du pourcentage d'augmentation des péages envisagé dans l'entente. La réserve théorique de la Corporation a un solde positif de 17 801 \$ en 2006 (2005 - 14 486 \$).

## 4. SOMMAIRE DES PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers ont été préparés conformément aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour des organismes sans but lucratif. Voici un sommaire des principales conventions comptables :

- Revenus**  
Les revenus de péages et autres frais de service sont constatés à titre de produits au moment où ils sont gagnés.
- Stocks de fournitures**  
Les stocks de fournitures comprennent le matériel et les fournitures utilisés pour l'exploitation et l'entretien de la Voie maritime. Ils englobent les pièces de rechange qui ont été transférées à la Corporation le 1er octobre 1998. Certaines pièces ont été transférées à une valeur symbolique. Les fournitures sont inscrites au coût moyen.
- Immobilisations**  
Les immobilisations de la Corporation comprennent les structures temporaires, les biens mobiliers comme les véhicules automobiles, les petits navires utilisés pour l'exploitation de la Voie maritime, l'ameublement et le matériel de bureau, notamment les ordinateurs et les logiciels, ainsi que les actifs sont capitalisés s'ils ont un coût initial égal ou supérieur à 3 \$ (trois mille dollars). Les ajouts ultérieurs sont comptabilisés au coût. Le coût des éléments d'actif vendus, mis hors service ou abandonnés ainsi que l'amortissement cumulé s'y rapportant sont supprimés des comptes lors de l'aliénation. Les gains ou les pertes lors de l'aliénation sont crédités ou imputés aux résultats.
- L'amortissement** est comptabilisé selon la méthode de l'amortissement linéaire, d'après la durée de vie utile estimative des éléments d'actif.  
La Corporation traite comme frais de renouvellement des actifs tous les coûts d'entretien majeur et de remise en état, ainsi que tout ajout aux immobilisations actuelles de la Voie maritime qui ont été transférées au Gouvernement du Canada lors de la liquidation de l'AWWSL (définies comme les "immobilisations gérées existantes").
- Apports liés aux immobilisations**  
La méthode du report est utilisée pour les apports liés aux immobilisations. Les apports sont reportés et amortis comme revenus au cours de l'exercice où l'amortissement de ces actifs est imputé.
- Dépréciation des actifs à long terme**  
Les actifs à long terme sont soumis à un test de recouvrabilité lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Une perte de valeur est constatée lorsque leur valeur comptable excède les flux de trésorerie non actualisés découlant de leur utilisation et de leur sortie éventuelle. La perte de valeur constatée est mesurée comme étant l'excédent de la valeur comptable de l'actif sur sa juste valeur.

de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

	Investi en	Avoir	Résultats de	Total	
	immobilisations	du Canada	fonctionnement	2006	2005
SOLDE AU DÉBUT	1 930 \$	8 984 \$	- \$	10 914 \$	12 651 \$
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES					
PRODUITS SUR LES CHARGES	-	-	3 346	3 346	(1 737)
Acquisition nette d'immobilisations	1 609	-	(1 609)	-	-
Apports liés aux immobilisations,					
net de l'amortissement	(245)	-	245	-	-
Variation dans les avantages					
sociaux futurs	-	3 770	(3 770)	-	-
Variation du régime de retraite					
supplémentaire	-	(110)	110	-	-
Amortissement des					
immobilisations	(1 678)	-	1 678	-	-
SOLDE À LA FIN	1 616 \$	12 644 \$	- \$	14 260 \$	10 914 \$

## Notes Complémentaires

de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)

### 1. CONSTITUTION

#### EN PERSONNE MORALE

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (la Corporation) a été constituée en personne morale à but non lucratif en vertu de la Partie II de la Loi sur les corporations canadiennes le 9 juillet 1998. Conformément à une entente conclue avec Sa Majesté, certains actifs de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent (AVMSL), société d'État, ont été transférés à la Corporation avec prise d'effet le 1er octobre 1998. Ces actifs sont reliés à l'exploitation de la Voie maritime du Saint-Laurent comprenant une voie navigable en eau profonde entre Montréal et le lac Érié (la Voie maritime). Par suite d'une autre entente conclue avec le ministre des Transports, la Corporation a assumé la responsabilité de la gestion, de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime pour une période de dix ans (renouvelable pour dix années supplémentaires). Les actifs transférés comprenaient tous les biens mobiliers, les biens incorporels et le fonds de roulement de l'AVMSL. La propriété des immobilisations, des

écluses, des ponts, des immeubles et autres agencements a été transférée au Gouvernement du Canada à la liquidation de l'AVMSL. À la liquidation de l'AVMSL, une fiducie a été créée pour capitaliser les droits acquis accumulés à la cessation d'emploi des employés de la Voie maritime qui devaient être transférés à la Corporation, appelée le Fonds pour prestations de cessation d'emploi en fiducie. En outre, à la liquidation de l'AVMSL, les fonds excédentaires de la Corporation ont été transférés à une seconde fiducie créée dans le but de financer les déficits futurs découlant de l'exploitation et de l'entretien de la Voie maritime. Les transferts de fonds à la Corporation en vue de couvrir les déficits d'exploitation futurs seront comptabilisés comme des produits dans l'état des résultats. La Corporation est le fiduciaire de ces deux fiducies. La Corporation est exemptée de l'impôt sur les bénéfices en vertu de l'alinéa 149(1)(l) de la Loi de l'impôt sur le revenu.



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)



2006	2005
RENTREES (SORTIES) NETTES DE FONDS LIEE AUX ACTIVITES SUIVANTES :	
ACTIVITES DE FONCTIONNEMENT	
Excédent (insuffisance) des produits sur les charges	3 346 \$
Eléments sans incidence sur l'encaisse	1 678
Amortissement des immobilisations	(38)
Gain à l'aliénation d'immobilisations	(1 411)
Amortissement des apports liés aux immobilisations	(3 770)
Variation dans les avantages sociaux futurs	(145)
Variation dans les éléments hors caisse du fonds	(6 056)
de roulement lié au fonctionnement	(854)
ACTIVITES DE FINANCEMENT	
Contributions du Fonds de capital en fiducie envers	1 656
des acquisitions d'immobilisations	823
Diminution du montant dû par le Fonds de capital en fiducie	3 559
	1 268
	2 091
ACTIVITES D'INVESTISSEMENT	
Acquisitions d'immobilisations	(1 656)
Produit de l'aliénation d'immobilisations	85
	(1 571)
	(739)
(DIMINUTION) AUGMENTATION NETTE DE L'ENCAISSE	(2 607)
ENCAISSE AU DÉBUT	6 686
ENCAISSE À LA FIN	4 079 \$
	6 686 \$



2006	2005
ACTIF À COURT TERME	
Encaisse	
Débiteurs	6 686 \$
Montant dû par le Fonds de capital en fiducie (note 5)	4 425
Stocks de fournitures	27 011
Charges payées d'avance	2 462
	474
40 606	41 058
IMMOBILISATIONS (note 6)	
9 231	9 300
DÛ DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION	
D'EMPLOI EN FIDUCIE (note 7)	
14 447	14 231
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	
8 098	2 950
72 382 \$	67 539 \$
2006	2005
4 079 \$	6 686 \$
5 821	4 425
23 452	27 011
6 782	2 462
472	474
40 606	41 058
9 231	9 300
DÛ DU FONDS POUR PRESTATIONS DE CESSATION	
D'EMPLOI EN FIDUCIE (note 7)	
14 447	14 231
ACTIF AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES (note 8)	
8 098	2 950
72 382 \$	67 539 \$
PASSIF À COURT TERME	
Créditeurs et charges à payer	11 105 \$
Avantages sociaux payables aux employés	1 567
Montant dû au Fonds pour prestations de	
cessation d'emploi en fiducie (note 7)	112
Produits reportés	1 439
13 881	14 223
PRESTATIONS DE CESSATION D'EMPLOI	
14 447	14 231
APPORTS REPORTÉS LIÉS AUX IMMOBILISATIONS (note 9)	
7 615	7 370
22 179	20 801
44 241	42 402
58 122	56 625
ÉVENTUALITÉS (note 13)	
ACTIF NET	
Investi en immobilisations	1 930
Avoir du Canada (note 10)	8 984
14 260	10 914
72 382 \$	67 539 \$

AU NOM DU CONSEIL

Administrateur

Administrateur



de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers de dollars)



2006	2005
Produits	
Péages	
Autres revenus de navigation	
Droits de licence	
Revenus de licences - centrale électrique	
Revenu de placements	
Gain sur la vente d'immobilisations	
Amortissement des apports reportés liés aux immobilisations (note 9)	
70 962 \$	74 005
Charges	
Fonctionnement	
Renouvellement des actifs (note 4c)	
Entretien hydro-électricité	
Amortissement des immobilisations	
Excédent des charges sur les produits avant la contribution du Fonds de capital en fiducie	
Contribution du Fonds de capital en fiducie (note 11)	
EXCÉDENT (INSUFFISANCE) DES PRODUITS SUR LES CHARGES	
3 346 \$	(1 737) \$



Deloitte & Touche, s.r.l.  
800-100, rue Queen  
Ottawa, ON K1P 5T8  
Canada  
Tél: (613) 236-2442  
Télec: (613) 236-2195  
www.deloitte.ca

Aux membres de

La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

Nous avons vérifié le bilan de La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent au 31 mars 2006 et les états des résultats, de l'évolution de l'actif net et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Corporation. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Corporation au 31 mars 2006 ainsi que des résultats de ses activités et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généraux ment reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la Loi sur les corporations canadiennes, nous déclarons qu'à notre avis ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

*Deloitte & Touche s.r.l.*

Comptables agréés  
Le 28 avril 2006





La direction de la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent est responsable des présents états financiers et de tous les renseignements contenus dans le présent rapport annuel.

Les états financiers ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus et aux normes comptables précisées dans les notes complémentaires aux états financiers. Au besoin, la direction a fait des jugements et des estimations éclairés à l'égard de l'enregistrement des transactions financières. Les renseignements qui paraissent ailleurs dans le rapport annuel correspondent, le cas échéant, à ceux qui figurent dans les états financiers.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, la direction a mis au point et maintient des systèmes de contrôle interne conçus pour fournir une certitude raisonnable que les livres comptables de la Corporation constituent un fondement fiable pour la préparation des états financiers. Les politiques et procédures prévues ont pour objet de veiller à ce que les transactions soient autorisées de façon appropriée et que les actifs soient protégés contre les pertes et les utilisations non autorisées.

Le Conseil d'administration s'acquitte de sa responsabilité d'examiner les états financiers annuels principalement par l'entremise du Comité de vérification. Le Conseil d'administration a nommé un Comité de vérification composé de trois administrateurs externes.

Au cours de l'année, le Comité de vérification rencontre la direction, les vérificateurs internes et les vérificateurs externes pour examiner toute question importante qui survient au sujet de la comptabilité, du contrôle interne et de la vérification, pour veiller à ce que la direction s'acquitte adéquatement de ses responsabilités. En outre, il examine les états financiers avant qu'ils ne soient présentés au Conseil d'administration pour approbation.

Les vérificateurs externes et les vérificateurs internes ont libre accès aux membres du Comité de vérification, en présence ou non de la direction.

Les vérificateurs indépendants Deloitte & Touche s.r.l., dont le rapport suit, ont vérifié les états financiers.

Richard Corfe  
Le président et chef de la direction  
Le 28 avril 2006

Serge Bergeron  
Chef de la direction financière et  
Directeur des services de support

## Résumé financier et résultats d'exploitation

une situation de flux de trésorerie négatif. Le total des revenus engendrés, déduction faite de l'amortissement de la contribution reportée à l'égard des immobilisations (74,6 millions de dollars) a suffi à payer les frais d'exploitation de 60,4 millions de dollars de la Corporation et à verser une contribution de 14,2 millions de dollars aux dépenses de renouvellement des actifs. Celles-ci se sont élevées à 33,1 millions de dollars pour l'année.

La contribution du Fonds de capital en fiduciaire aux frais d'exploitation a été de 22,8 millions de dollars en 2005-2006, contre 22,7 millions de dollars l'année précédente. La contribution requise pour les acquisitions d'immobilisations en 2005-2006 s'élevait à 1,7 million de dollars, contre 0,8 million de dollars en 2004-2005. (Les notes 5 et 11 expliquent les montants dus au Fonds de capital en fiduciaire ou versés

## Aperçu de 5 ans

de l'exercice terminé le 31 mars 2006 (en milliers)

Produits	2006	2005	2004	2003	2002
Péages	70 962 \$	70 271 \$	62 669 \$	63 524 \$	62 029 \$
Autres revenus de navigation	1 550	1 476	1 329	1 380	1 360
Droits de permis	1 772	434	397	402	866
Revenus de placement	311	191	231	273	219
Gain (perte) sur vent et d'immobilisations	38	20	2	(214)	25
Amortissement des apports reportés	1 411	1 613	1 927	1 450	1 235
liés aux immobilisations	76 044	74 005	66 555	66 815	65 730
Charges	60 444	60 179	59 163	58 429	53 216
Fonctionnement	33 075	32 147	24 321	22 897	22 750
Renouvellement des actifs	258	4 212	-	-	-
Entretien de la production d'énergie	1 678	1 901	2 763	3 068	3 154
Amortissement des immobilisations	95 455	98 439	86 247	84 394	79 120
Excédent des charges sur les produits avant les postes suivants	(19 411)	(24 434)	(19 692)	(17 579)	(13 390)
Examen spécial	-	-	-	(6)	(259)
Frais de transaction	-	-	-	(18)	(144)
Contribution du Fonds de capital en fiduciaire	22 757	22 697	16 605	13 588	11 147
Excédents des produits sur les charges / les produits	3 346 \$	(1 737) \$	3 087 \$	(4 015) \$	(2 646) \$

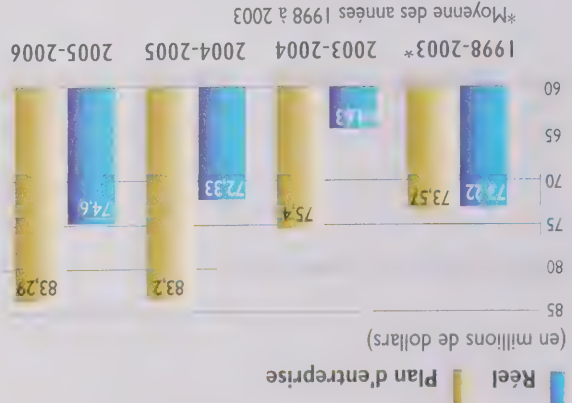
par lui pour les acquisitions d'immobilisations et la contribution au déficit de la Corporation.)

La Corporation conserve à la banque le montant minimum requis en fonds de roulement par rapport à ses obligations financières envers ses employés et autres créanciers. Au 31 mars 2006, les liquidités étaient de 4,1 millions de dollars, contre 6,7 millions de dollars l'année précédente.

Le montant au poste des stocks de fournitures du bilan a augmenté à 6,8 millions de dollars en 2005-2006, contre 2,5 millions de dollars en 2004-2005. La Corporation a acheté par anticipation de l'équipement hydraulique qui sera installé dans les années à venir en vertu du programme plurian-nuel de conversion à l'hydraulique dans le canal Welland.

Résumé financier et résultats d'exploitation

Résultats par rapport aux revenus



de besoin de trésorerie, reçoit des fonds du Fonds de capital en fiducie conformément à l'accord de fiducie.

L'amortissement des contributions reportées liées aux actifs immobilisés s'élève à 1,4 million de dollars en 2005-2006, contre 1,6 million de dollars l'année précédente. Les acquisitions d'immobilisations sont financées par le Fonds de capital en fiducie; la contribution nette est entièrement incluse dans un poste de bilan reporté et amortie sur la même période que les actifs correspondants.

Dans l'ensemble, les revenus de la Corporation ont augmenté de 2,76 p. 100 en 2005-2006 à 76,0 millions de dollars, contre 74 million de dollars l'année précédente.

Depenses

Les dépenses d'exploitation se rapportant à la gestion et à l'exploitation de l'infrastructure de la Voie maritime s'élèvent à 60,4 millions de dollars en 2005-2006. Bien que ce soit à 0,44 p. 100 de plus que le total de l'exercice précédent, le montant demeure sous les 62,8 millions de dollars prévus au plan d'entreprise.

Les salaires et traitements des employés se sont élevés à 37,3 millions de dollars, 1,6 p. 100 de plus que les 36,7 millions de dollars de l'exercice précédent. Les coûts des avantages et pensions actuels et futurs des employés ont baissé à 14,5 millions de dollars par rapport aux 15,2 millions de dollars l'exercice précédent. En raison des coûts des régimes d'assurance-santé et de pension qui demeurent élevés, les avantages sociaux des employés ont atteint 39 p. 100 de la rémunération des employés.

Des contributions supplémentaires de 5,2 millions de dollars ont été versées au régime de pension conformément au rapport d'évaluation actuarielle, pour parer au déficit de solvabilité du régime. Le régime affiche un surplus d'exploitation, mais le déficit de solvabilité doit être financé sur une période de cinq ans. Au total, les salaires et traitements et les coûts des avantages et pensions des employés se sont élevés à 51,8 millions de dollars, soit 86 p. 100 des frais d'exploitation totaux. En 2004-2005, ces dépenses s'élevaient à 51,9 millions de dollars, ce qui correspondait aussi à 86 p. 100 des frais d'exploitation totaux.

La Corporation comptait un effectif de 589 équivalents temps plein (ETP) en 2005-2006, contre 600 l'année précédente.

Les autres frais d'exploitation s'élèvent à 8,6 millions de dollars en 2005-2006 contre 8,3 millions de dollars l'exercice précédent. Les coûts d'assurance demeurent une dépense importante : 2,8 millions de dollars. Hormis les coûts d'assurance, les autres frais se sont élevés à 5,8 millions de dollars cette année contre 5,5 millions de dollars - une augmentation de 0,3 million de dollars.

Renouvellement des actifs

Les dépenses de renouvellement des actifs, qui englobent les coûts de l'entretien et des réparations majeures apportées aux écluses, canaux, ponts, immeubles et autres éléments d'infrastructure, étaient de 33,1 millions de dollars cette année, par rapport à 32,1 millions de dollars en 2004-2005. La dépense d'amortissement de 1,7 million de dollars pour l'exercice terminé le 31 mars 2006 est inférieure de 223 000 \$ au montant de l'année précédente. Voir les détails de la convention comptable à la note 4c).

Liquidité et financement- flux de trésorerie

L'Entente de gestion, d'opération et d'entretien ainsi que l'accord de fiducie conclus avec Transports Canada définissent clairement les modalités concernant la liquidité et le financement de la Corporation. Les déficits de la Corporation (s'il y en a) doivent être remboursés à même le Fonds de capital en fiducie, tandis que les fonds excédentaires de la Corporation (s'il y en a) doivent être versés au Fonds de capital en fiducie.

En 2005-2006, la Corporation est demeurée dans



## Résumé financier et résultats d'exploitation

L'examen de la situation financière et des résultats d'exploitation de la Corporation au terme de sa huitième année d'activité doit être lu de concert avec les états financiers figurant aux pages suivantes. Les résultats de 2006 concernent la période du 1er avril 2005 au 31 mars 2006. Les résultats de l'année précédente présentés aux fins de comparaison concernent la période du 1er avril 2004 au 31 mars 2005.

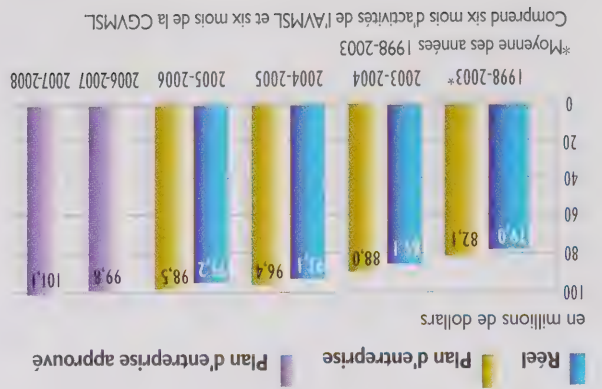
### APERÇU

#### Rendement financier et réserve de la Corporation

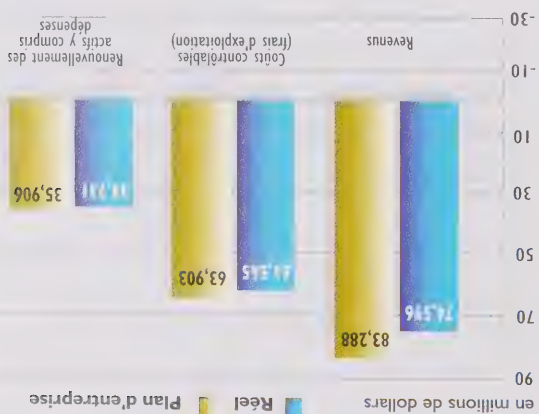
En 2006, la Corporation a terminé sa huitième année d'activité sous le régime de l'Entente de gestion, d'opération et d'entretien conclue avec le gouvernement fédéral en 1998. Le succès financier de la Corporation se mesure en considérant le total des dépenses d'exploitation d'un exercice donné par rapport aux prévisions du plan d'entreprise pour le même exercice.

La Corporation a de nouveau enregistré des résultats supérieurs aux prévisions du plan d'entreprise en réussissant à gérer efficacement ses coûts con-trôlables. L'étroite surveillance de la gestion budgétaire est la clé permettant à la CGVMSL de contrôler ses coûts. Les équipes de gestion des régions Matsonneuve et Niagara ainsi que du siège social passent en revue les états financiers tous les mois, tandis que des prévisions révisées et des analyses des écarts sont préparées tous les trimestres. Cette constante surveillance des coûts permet à la direction d'apporter les ajustements qui s'imposent dès que des écarts négatifs ou positifs apparaissent.

#### Résultats par rapport au plan d'entreprise



#### Comparaison des résultats aux objectifs de plan d'entreprise



Les dépenses de la Corporation aux titres des coûts contrôlables et du renouvellement des actifs se sont élevées à 95,2 millions de dollars, dont 60,4 millions de dollars en frais d'exploitation, 33,1 millions de dollars en frais d'entretien régulier ou majeur et 1,7 million de dollars en dépenses en immobilisations. L'objectif du plan d'entreprise était de 98,5 millions de dollars. L'écart favorable de 3,3 millions de dollars s'ajoute au Compte de Réserve Théorique de la Corporation. Cette Réserve Théorique est le point de référence servant à déterminer si la Corporation doit augmenter les péages commerciaux au-delà du pourcentage envisagé dans l'accord. À la fin de la huitième année d'activité, le solde de la réserve théorique s'élève à 17,8 millions de dollars.

#### Résultats financiers

### RÉSULTATS D'EXPLOITATION

#### Revenus

Les revenus de péages ont augmenté de 1 p. 100 pendant l'exercice, de 70,3 millions de dollars en 2005 à 71,0 millions de dollars en 2006. Les revenus de la Corporation au titre de la production d'électricité dans le canal Welland, ont augmenté à 1,6 million de dollars, contre 0,3 million de dollars en 2004-2005. Ces revenus sont basés sur la valeur brute découlant de la fin de l'entente conclue en novembre 2004 avec St. Catharines Hydro Electric. Des revenus de placement proviennent du fonds de roulement qui est maintenu dans nos comptes bancaires. À chaque trimestre, la Corporation verse tout excédent de trésorerie au Fonds de capital en fiduciaire ou, en cas



Richard J. Corfe  
Président et chef  
de la direction



Michel Drolet  
Vice-président, Région Niagara  
Responsable de la sécurité



Adina Juster  
Vice-présidente, Région Maisonneuve  
Responsable de l'environnement



Yvette Hoffman  
Avocate-conseil et secrétaire



Guy Yelle  
Directeur des opérations  
et services techniques



Aldert Van Nieuwkoop  
Directeur du  
développement des  
marchés



Sophia Trotter  
Directrice des  
Stratégies internes



Serge Bergeron  
Directeur des finances et  
de soutien  
Responsable des services

## Dirigeants

Richard J. Corfe  
Président et chef de la direction

Michel Drolet  
Vice-président, Région Niagara

Responsable de la sécurité

Adina Juster  
Vice-présidente,

Région Maisonneuve  
Responsable de l'environnement

Serge Bergeron  
Directeur des finances et

Responsable des services  
de soutien

Yvette Hoffman  
Avocate-conseil et secrétaire

## Membres de l'industrie

2005-2006

## Acier et minéral de fer

Compagnie minière IOC  
Montréal (Québec)

Compagnie minière Québec Cartier  
Montréal (Québec)

Dofasco Inc.  
Hamilton (Ontario)

Stelco Inc.  
Hamilton (Ontario)

Armateurs domestiques

Algoma Central Corporation  
St. Catharines (Ontario)

Groupe Desgagnés Inc.  
Québec (Québec)

Lower Lakes Towing Ltd.  
Port Dover (Ontario)

McKeil Marine Ltd.  
Hamilton (Ontario)

St. Marys Cement Co.  
Toronto (Ontario)

Société maritime CSL Inc.  
Montréal (Québec)

Upper Lakes Group Inc.  
Toronto (Ontario)

## Armateurs internationaux

Agence maritime Navitrans  
Montréal (Québec)

Colley Motorships Limited  
Montréal (Québec)

Fednav International Ltée  
Montréal (Québec)

Gresco Ltée.  
Montréal (Québec)

Laden Maritime Inc.  
Montréal (Québec)

Montship Inc.  
Montréal (Québec)

Robert Reford (division de  
MRM (Canada) Inc.)  
Montréal (Québec)

Services maritimes Inchange  
Montréal (Québec)

## Céréales

ADM Agri-Industries Company  
Windsor (Ontario)

AgriCore United  
Winnipeg (Manitoba)

Alfred C. Toepfer (Canada) Ltd.  
Winnipeg (Manitoba)

Bunge du Canada Ltée  
Québec (Québec)

The Mosaic Company  
Regina (Saskatchewan)

Tate & Lyle Canada Ltée  
Toronto (Ontario)

Petro-Canada  
Oakville (Ontario)

Ontario Power Generation Inc.  
Toronto (Ontario)

OmniSource Corporation  
Burlington (Ontario)

La société canadienne  
de sel, limitée  
Pointe-Claire (Québec)

Lafarge Canada Inc.  
Concord (Ontario)

KeyStone Canada Inc.  
Montréal (Québec)

Groupe Essroc Italcementi  
Mississauga (Ontario)

AGP Grain Ltd.  
Minneapolis (Minnesota)

## Autres

Saskatchewan Wheat Pool Inc.  
Regina, Saskatchewan

Louis Dreyfus Canada Ltd.  
Calgary, Alberta

James Richardson Int'l Ltd.  
Winnipeg (Manitoba)

Commission canadienne du blé  
Winnipeg (Manitoba)

Cargill Limited  
Winnipeg (Manitoba)



La Corporation de Gestion de la Voie maritime du Saint-Laurent est régie par un conseil d'administration de neuf mem-

bres. Celui-ci est chargé de veiller à la viabilité à long terme de la Corporation et de la Voie maritime en tant que partie intégrante de l'infrastructure des transports du Canada. Le conseil d'administration supervise de nombreux aspects du mandat de la CGVMSL, y compris la planification stratégique, la gestion des risques, la planification de la relève, la politique en matière de communications et l'intégrité des contrôles internes de la Corporation. En outre, il examine les états financiers et l'orientation future de la CGVMSL et il fixe des limites à l'autorité de la direction, à ses responsabilités et aux dépenses imprévues.

Des comités du conseil d'administration se consacrent à la régie, aux ressources humaines, à la vérification et au renouvellement des actifs.

## Conseil d'administration

Peter G. Cathcart<sup>2</sup>  
Représentant le gouvernement ontarien

Membres du conseil d'administration. De gauche à droite : W. Nick Fox, Richard Gaudreau, Georges H. Robichon, David F. Mothersill, J. Douglas Smith, Peter G. Cathcart, Richard J. Corfe, William Keays, Guy C. Véronneau.

Richard J. Corfe	Président et chef de la direction
Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent	
W. Nick Fox <sup>4,5</sup>	Représentant le secteur du grain
Richard Gaudreau <sup>1,3</sup>	Représentant le gouvernement fédéral
William Keays <sup>3</sup>	Représentant le gouvernement québécois
David F. Mothersill <sup>2,5</sup>	Représentant le secteur fer et acier
Georges H. Robichon <sup>1*,5</sup>	Représentant les armateurs internationaux
J. Douglas Smith, président <sup>1,2*,5</sup>	Représentant les armateurs domestiques
Guy C. Véronneau <sup>3,4,5</sup>	Représentant les autres industries et groupes
Membres du :	
1. Comité de régie	
2. Comité des ressources humaines	
3. Comité de vérification	
4. Comité du renouvellement des actifs	
5. Comité spécial des péages	
* président du comité	



accordé des contrats valant presque 224 000 \$ à des entrepreneurs mohawks.

### Offrir l'accès à nos terrains

En tant que gestionnaire de terrains appartenant à Transports Canada, la CGVMSL est tenue d'entretenir et de protéger ces propriétés. En partenariat avec diverses collectivités, nous offrons au public l'accès à des secteurs à faible sécurité, comme les nombreux kilomètres de pistes cyclables. L'accès à ces grands espaces naturels au bord de l'eau est une commodité très appréciée des résidents, et une précieuse attraction touristique pour la région de la Voie maritime. À mesure que se renforcent les partenariats avec les collectivités le long de notre route, on nous demande plus souvent d'offrir l'accès à nos terrains pour divers événements spéciaux. En 2005, nous avons ainsi autorisé l'utilisation d'un espace ouvert à Beauharnois, pour une journée communautaire de cerf-volant, et à Sainte-Catherine, pour un tournoi de pêche sur glace. Dans une optique à plus long terme, des représentants de Transports Canada, de la CGVMSL et de la ville de Port Colborne se sont rencontrés pour discuter de diverses options en matière d'aménagement du territoire dans Port Colborne. La CGVMSL a fait équipe avec Port Colborne pour trouver des solutions qui aideront chacune des organisations à réaliser ses buts à long terme relativement à l'utilisation du terrain dans la région. La coopération est la façon logique d'assurer un avenir durable pour tous.



*Festivités de Canal Days, Port Colborne.*

### Coopération avec les Premières nations

collectivités, situées le long des canaux, sur les dangers des eaux dans les canaux et en particulier dans leurs déversoirs. Dans la région Niagara, la vidéo *Dangerous Waters of the Welland Canal* (les eaux dangereuses du canal Welland) a été distribuée dans les écoles et diffusée par le réseau local de câblodiffusion. En même temps, des annonces ont été publiées dans les journaux. Nous attachons une grande importance à nos relations avec les Premières nations dont les terres longent la Voie maritime. Nos structures et nos opérations produisent un impact direct sur leurs terres et leurs eaux. Nous coopérons étroitement avec les représentants d'Akwesasne pendant la période précédant l'ouverture de la saison de navigation, afin de minimiser les répercussions du programme de déglacage de la Garde côtière sur leur collectivité. À Kahnawake, nous entretenons divers droits de passage et un pont indépendant. La CGVMSL encourage l'embauche des entrepreneurs et autres fournisseurs de services locaux pour les travaux d'investissement dans ces éléments d'actif. En 2005, nous avons organisé sept réunions avec les représentants des Premières nations et



milieu qui ne leur est pas familier, et les aident à surmonter les obstacles de la langue et de la culture. En 2005, la Voie maritime a versé 1 000 \$ à la Maison des marins de Montréal et 500 \$ à Missions to Seafarers à Hamilton ainsi qu'à Missions to Seamen à Toronto.

## Sécurité publique

L'importance de la sécurité des navires n'a jamais été plus d'actualité qu'aujourd'hui. Tout en continuant de mettre en œuvre son propre plan de sécurité, la CGVMSL doit tenir compte des diverses parties intéressées le long du fleuve et des canaux. En 2005, nous avons organisé plusieurs rencontres avec des élus locaux, des responsables municipaux et les médias, pour expliquer les exigences de la sécurité des navires et ce qu'elles signifient pour les municipalités depuis Montréal (Québec) jusqu'à Port Colborne (Ontario).

### Campagne Centraide

Chaque année, des employés dévoués se portent volontaires pour solliciter l'appui de leurs collègues durant la campagne Centraide. En 2005, les employés de l'ensemble de l'organisation ont donné presque 28 700 \$, un don d'environ 80 \$ par employé permanent.

Comme les canaux de la Voie maritime traversent de nombreuses municipalités, nous avons le devoir de protéger le public par des campagnes de sensibilisation et au moyen de nos installations physiques. En 2005, nous avons collaboré étroitement avec la ville de Port Colborne, son service policier et les médias locaux pour sensibiliser le public aux dangers reliés à nos ponts indépendants. Le pont 21 à Port Colborne a suscité une attention particulière lors de son passage à la commande à distance, à partir de notre centre des opérations. L'attention accrue des médias et une patrouille policière au pont ont fait en sorte que la transition s'est faite de façon efficace et sécuritaire.

Chaque été, nous menons une campagne de sensibilisation afin de renseigner les diverses

## Diversité de l'effectif et harcèlement

protégés en vertu de la Loi canadienne sur les droits de la personne et de la Loi sur l'équité en matière d'emploi.

Nous apprécions la diversité dans notre effectif et dans nos échanges avec nos clients, qui représentent des cultures du monde entier. Nos employés ont reçu une formation en matière de diversité—they offrent un service respectueux à la clientèle et traitent toute personne dignement. La politique de la CGVMSL impose à chaque employé le devoir de s'abstenir de tout geste qui pourrait être considéré comme du harcèlement ou de la discrimination. La discrimination de la part ou à l'égard des employés, des fournisseurs et des clients, sous quelque forme que ce soit, est interdite.

## Des employés bienveillants

Nous encourageons nos employés à participer à des campagnes de financement pour des bonnes œuvres. Au cours de l'année écoulée, des employés de tous les secteurs de la CGVMSL ont fait la preuve de leur bienveillance en donnant temps et argent à diverses œuvres locales. Outre Centraide, ils sont venus en aide à une collecte de jouets pour enfants de l'organisme Community Care, à des campagnes de collecte d'aliments et à la campagne « Peindre la ville en rouge » de la Fondation des maladies du cœur.

En outre, la Voie maritime contribue au bien-être des marins qui utilisent sa voie navigable en versant des dons à diverses missions de marins. Ces missions offrent hospitalité et amitié aux marins se retrouvant dans un

**Bourses de la CGVMSL :**  
programme de premier cycle  
Chaque année, trois bourses de 1 000 \$ sont octroyées à des enfants d'employés de la CGVMSL inscrits à un programme collégial ou universitaire de premier cycle.



La Voie maritime du Saint-Laurent compte de nombreuses parties intéressées : particuliers, groupes, collectivités, employés, gouvernements, partenaires de l'industrie et bien d'autres encore. En tant qu'organisation soucieuse de ses devoirs envers la société, la CGVMSL accepte sa responsabilité face à ceux qui sont touchés par ses activités, et ce, d'une façon qui reflète ses valeurs : respect, ouverture, intégrité et innovation. En particulier, nous reconnaissons l'importance des communications franches avec les parties intéressées, afin de mieux comprendre nos préoccupations communes. Cette communication aide aussi à engendrer des idées permettant de relever les défis sociaux et environnementaux reliés à nos activités. Ces solides relations avec les parties intéressées nous aident à progresser dans le sens de la durabilité.

## Éthique et conformité

Notre code de conduite des employés précise les lignes directrices d'application générale à la CGVMSL. La conformité aux normes et pratiques opérationnelles est constamment observée, et toutes les unités fonctionnelles font l'objet d'une vérification tous les trois à cinq ans. Des rapports de vérification interne sont présentés au comité de vérification du conseil d'administration trois fois l'an. Un vérificateur externe veille à ce que nos états financiers soient en ordre.

**Pratiques d'emploi et main-d'œuvre**  
La CGVMSL a révisé toutes ses pratiques en dotation et recrutement pour s'assurer qu'elle agit selon l'éthique et de façon responsable; notre processus de

**Innovation...**

- Nous encourageons la créativité-recherche de façons novatrices et entrepreneuriales de développer nos activités et d'engendrer des revenus.
- Nous nous efforçons d'améliorer notre organisation et de nous améliorer nous-mêmes, grâce à l'apprentissage continu, à l'esprit d'initiative et à notre dévouement.
- Nous voulons progresser sans cesse, essayer de nouvelles idées, perfectionner de nouvelles compétences et utiliser de nouvelles technologies.

**Intégrité**

- Nous tenons à l'intégrité, respectant les plus hauts critères en matière d'éthique et de transparence dans tout ce que nous faisons.
- Nous visons le rendement et observons les délais en utilisant notre expertise, notre créativité et nos connaissances collectives pour poser les gestes qu'il faut au moment opportun.
- Nous dépendons sagement, veillant à tirer le maximum de chaque dollar.

**Un milieu de travail d'accès facile**  
Des projets ont été entrepris en 2005 pour garantir que toutes nos installations principales sont entièrement accessibles aux personnes ayant une mobilité restreinte. Les travaux ont porté entre autres sur des portes automatiques et des salles de toilette spéciales. En 2006, nous mettrons en vigueur un mécanisme d'évaluation des politiques pour nous assurer que toutes les nouvelles politiques, ainsi que celles qui ont été révisées, prévoient l'accès facile pour tous les groupes

réglementés applicables.  
CGVMSL, sont administrées selon les lois et règlements et pratiques, à tous les échelons de la sélection fondée sur le mérite. Les politiques et pratiques globales de l'équité et renforce la transparence et la cohérence, et plus largement accessibles. Ce processus repose sur l'emploi, et les postes vacants sont dotés de façon aisément accessible aux personnes

**Respect**

- Nous attachons la même valeur à la contribution de tous, et favorisons la confiance et le respect mutuels entre nous ainsi qu'entre la Corporation et ses interlocuteurs.
- Nous sommes axés sur nos clients et nous efforçons de comprendre leurs besoins, afin de leur offrir les excellents services dont nous disposons.
- Nous protégeons l'environnement en veillant à ce que nos terrains et cours d'eau demeurent propres, et en encourageant nos clients à adopter des pratiques favorables à l'environnement

**Ouverture...**

- Nous encourageons les communications ouvertes, le libre échange d'idées et les commentaires au profit de tous, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'organisation.
- Nous favorisons le bien-être dans une organisation saine, où la sécurité passe avant tout, où chacun est traité équitablement et où on apprécie la diversité.
- Nous créons des partenariats, collaborons avec nos clients et autres interlocuteurs dans l'intérêt de tous.

## Politiques de la CGVMSL

La CGVMSL s'est dotée de politiques qui guident et protègent nos employés, notre organisation et nos clients et partenaires :

- adaptation du milieu de travail;
- santé et sécurité;
- code de conduite professionnelle;
- dotation et recrutement;
- harcèlement et discrimination au travail;
- abus d'alcool et de drogues;
- équité et diversité dans l'emploi.

et nous encourageons une participation encore plus grande en 2006. Notre solide programme d'aide aux employés a une grande portée, et il est largement utilisé. En 2005, 103 personnes ont demandé l'aide de ce service confidentiel. En 2005, trois ateliers ont été organisés à notre siège social, dans les deux langues officielles : vivre avec le stress, concilier la vie au travail et la vie familiale, et manger pour vivre sainement. Les employés ont été nombreux à y assister et les ont appréciés.

## Santé et sécurité

Chaque année, la politique de la CGVMSL en matière de santé et de sécurité est examinée et approuvée par notre comité exécutif. Cette politique détermine les priorités en ce qui concerne la santé et la sécurité dans toute l'organisation. En 2005, il y a eu en tout 49 réunions de comités mixtes de santé et de sécurité, ce qui témoigne de la volonté de la CGVMSL et de ses employés d'assurer la sécurité au travail. À l'écluse d'Iroquois, on a maintenant passé 12 ans consécutifs sans blessures entraînant une perte de temps, et le siège social en est à sa troisième année sans blessures. Pendant que le nombre d'accidents demeure relativement bas – notre “taux de fréquence” est de 1,81 par 100

## Adaptation

La CGVMSL tient à traiter ses employés avec respect et dignité. En 2005, nous avons déployé de grands efforts pour sensibiliser tous nos employés à nos politiques et pratiques en matière d'adaptation. Grâce à cette information, il y a eu 42 demandes d'adaptation, dont 40 ont pu être comblées. Seulement deux employés sont passés au régime de l'invalidité à long terme.

CGVMSL.

À la suite d'une vaste étude du milieu de travail dans nos bureaux, 53 employés ont bénéficié d'une évaluation ergonomique. Ils ont tous profité des meilleures méthodes de travail et de l'équipement prescrits. Nous avons recensé au moins trois cas où la douleur et l'inconfort subis par un employé en raison de pratiques de travail ont été résolus. Les mesures préventives suggérées ont été profitables aussi bien aux employés qu'à la

## Ergonomie

années-personnes, le temps perdu en raison de blessures a augmenté en 2005 par rapport à 2004 : 30,83 jours perdus par 100 années-personnes en 2005 contre 13,7 en 2004.

moyenne plus de 17 ans d'ancienneté. Un des défis auxquels nous sommes confrontés est le fort taux de départs à la retraite prévu au cours des prochaines années. Nos nouvelles méthodes de dotation, notre politique d'équité en matière d'emploi et notre vision des emplois de l'avenir sont les plates-formes qui nous aideront à lancer la nouvelle génération de travailleurs de la Voie maritime.

## Augmenter la confiance des employés

Pour fournir à nos employés un environnement de travail stable et sûr, nous avons entrepris une vaste étude ergonomique de tous nos sites d'opération. Cette évaluation a notamment porté sur l'uniformisation de la disposition des systèmes de commandes et des interfaces de nos postes d'opérateurs et leurs écrans. Les recommandations issues de l'étude nous aideront à fournir à nos employés un environnement de travail standardisé dans toutes les structures, ce qui renforcera la confiance des employés lorsqu'ils auront à travailler dans les divers sites.

## Formation et perfectionnement

Le sondage d'opinion réalisé auprès des employés en 2004 indiquait que des améliorations étaient souhaitées dans les domaines du leadership de l'organisation et de la gestion du rendement. En 2005, nous avons mis l'accent sur la formation de nos gestionnaires et superviseurs de premier niveau. Il s'agissait de perfectionner des aptitudes de leadership qui les aideront à diriger, motiver, habiller et gérer le rendement des employés en vue de la réalisation de nos objectifs.

## Emplois d'avenir

Nous sommes dans un période intéressante en ce qui a trait à la main-d'œuvre canadienne. De plus en plus de *baby boomers* arrivent à la retraite, de sorte que la plupart des entre-

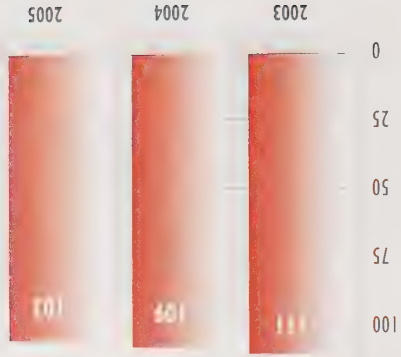
prises canadiennes accentuent le recrutement. En 2004, la CGVMSL avait étudié les changements qui s'annoncent et les nouvelles tendances dans notre domaine de travail, de même que la façon dont les emplois seront touchés dans nos activités de base. En 2005, nous avons poursuivi le travail en dressant le profil des futurs emplois de base à la Voie maritime. Nos employés actuels savent maintenant quel ensemble de compétences ils doivent acquérir, et ils auront la possibilité de le faire grâce à des programmes de formation axés sur les nouveaux emplois. En outre, nous engageons un nombre important de nouveaux employés qui formeront la base de nos effectifs de la relève. Nous recrutons du personnel doté de la gamme de compétences nécessaires pour relever les défis de l'avenir à la Voie maritime.

## Un environnement de travail sain

Nos employés améliorent leur santé grâce au travail accompli par nos comités de bien-être. La CGVMSL a consacré 26 000 \$ à la participation des employés à des programmes de conditionnement physique dans des gymnases et installations de santé externes. Jusqu'à présent, 158 employés - 27 p. 100 de notre effectif - ont profité de cette occasion,

## Programme d'aide aux employés

Nombre des demandes d'aide par année





## Engagement envers nos employés

Le succès est le résultat des efforts déployés par tous nos employés dans le

cadre de la réalisation des objectifs de la CGVMSL. Un de nos principaux objectifs

stratégiques consiste à créer les conditions permettant à nos employés de réussir. Nous

voulons que chaque employé de la CGVMSL ait les compétences et les connaissances voulues pour apporter une contribution posi-

tive à la réalisation de notre mission et de notre vision. Nous faisons de notre mieux

pour offrir un milieu de travail motivant et des outils qui leur permettront de se

développer de concert avec l'organisation. Notre engagement envers un milieu de travail

sûr et sain, un vaste ensemble d'avantages sociaux et un travail valorisant nous aide à

attirer et conserver des employés du plus haut calibre.

La Voie maritime comptait 560 employés permanents et temporaires en 2005-2006, et une

masse salariale totale de 37 millions de dollars. Nos employés permanents ont en

*L'industrie maritime a toujours été fortement orientée sur les hommes. La CGVMSL s'efforce d'assurer l'équité parmi notre effectif, surtout dans les emplois non traditionnels. Le 30 avril 2005, la région Maisonneuve s'est dotée de sa première équipe d'écluse entièrement féminine - et nous espérons qu'il y en aura de nombreuses autres.*

*Exercice d'urgence à l'écluse 7 en juin 2005. Canal Welland*



de dépannage était prêt. Avant l'évacuation, la coordination a été établie avec les CCT voisins, et le centre de dépannage était en opération en moins d'une heure. Les services de contrôle du trafic n'ont pas été interrompus et nos clients n'ont pratiquement pas

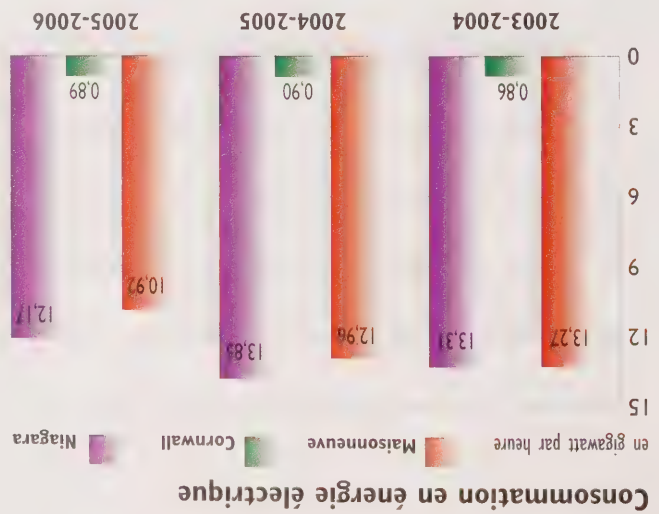
remarqué le changement.





Centrale hydro-électrique, Canal Welland

acheminons nos surplus au réseau ontarien. D'importants travaux d'amélioration ont été menés à la centrale électrique et, après avoir complété quelques interventions mineures déjà planifiées, elle sera entièrement automatisée et contrôlée à distance à partir du centre d'entretien de Niagara. En 2005, la Voie maritime a créé un partenariat avec l'entreprise Rankin Renewable Power Inc. afin d'ajouter des installations de production



électrique dans trois de nos déversoirs. Ce projet exploitera le potentiel hydroélectrique offert par l'utilisation secondaire de débits existants, de sorte qu'il fournira une source d'énergie propre additionnelle aux Canadiens.

## Etat de préparation aux situations d'urgence

La protection de l'environnement exige de se préparer aux imprévus. Il est essentiel de former notre personnel à faire face à des situations d'urgence et à minimiser les

risques pour notre réseau. Nos employés collaborent avec des organismes régionaux et participent à des exercices communs d'intervention en cas d'urgence avec les municipalités riveraines de la Voie maritime. Nous voulons effectuer au moins deux exercices par année. En 2005, nous avons participé aux séances de planification des équipes régionales d'intervention d'urgence (ERIU) le long de la Voie maritime. Ces équipes doivent répondre conjointement aux urgences environnementales.

Nous avons coordonné avec la municipalité régionale de Niagara un exercice d'intervention sur le terrain mettant en jeu plusieurs agences. Nous avons aussi organisé dans la région Maisonneuve un exercice théorique faisant intervenir des équipes sur place et à distance. En outre, nous avons fourni de la formation professionnelle à nos responsables de l'intervention.

## Il est rentable d'être préparé

Le 19 novembre 2005, des émissions d'une chaudière ont dégradé la qualité de l'air dans le complexe de bureaux de Saint-Lambert, forçant l'évacuation du centre de contrôle du trafic (CCT). C'était la première fois qu'il fallait évacuer le CCT, mais notre centre







## Système de gestion de l'environnement

La CGVMSL reconnaît que la protection de l'environnement est importante au succès et à la durabilité de la Voie maritime. Sa politique environnementale comprend un système de gestion de l'environnement qui contrôle et englobe tous les aspects de la protection de l'environnement et du risque, sous la gouverne de la CGVMSL. Tous les projets d'entretien relevant de notre plan de renouvellement des actifs sont évalués dans l'optique de leurs répercussions sur l'environnement avant d'être approuvés.

## Conformité et incidents

En 2005, le système de climatisation de nos bureaux de Saint-Lambert a été remplacé à cause des fuites de halocarbone survenues au cours des dernières années. Par de telles améliorations, la CGVMSL entend respecter tous les règlements environnementaux. À partir de 2006, nous évaluerons notre conformité à la réglementation au moyen d'un indice environnemental qui nous aidera à mesurer notre rendement avec précision et à fixer des objectifs face à l'environnement.

## Utilisation des terrains

La plupart des terrains que gère la Voie maritime sont loués à des entreprises commerciales privées. Au cours des dernières années, nos services de gestion des terrains et de l'environnement ont collaboré étroitement à l'intégration de nouvelles normes de protection de l'environnement à nos baux. À leur renouvellement, nous veillerons à protéger ces terrains publics en obligeant légalement nos locataires à entretenir et à gérer de façon responsable une précieuse ressource mise à leur disposition.

## Programme de dragage et indemnisation environnementale

La CGVMSL a été fière de verser plus de 110 000 \$ à titre d'indemnisation environnementale à l'égard du programme de quatre ans de dragage du canal de la Rive Sud. Ce

projet d'indemnisation restaurera un lien naturel entre deux sections du ruisseau Saint-Jean, un cours d'eau extrêmement fertile alimentant le lac Saint-Louis.

La CGVMSL doit maintenir une voie navigable sûre pour ses utilisateurs, et le dragage est effectué uniquement pour donner au chenal la profondeur nécessaire à une navigation sans danger. En donnant une profondeur adéquate aux navires, nous protégeons à la fois l'environnement et le public. Tous nos projets de dragage respectent les critères fédéraux visant les répercussions sur l'environnement. En 2005, la CGVMSL a terminé la deuxième phase de son programme de quatre ans de dragage dans le canal de la Rive Sud, de façon à rétablir la profondeur du canal aux normes de construction et assurer des transits plus sûrs des navires dans la région. En tout 27 650 m<sup>3</sup> de déblais ont été extraits et éliminés en 2005.

## Protection de la faune

Depuis quelques années, des couples de faucons pèlerins ont élu domicile sur les ponts-levis de Valleyfield et St-Louis. En 2005, la Voie maritime a collaboré avec Faucons Services Environnementaux et le ministère de l'Environnement du Québec pour protéger à la fois les oiseaux et nos employés – ces derniers étant la cible d'agressions des rapaces. Un plan a été dressé pour remplacer

*Faucon Pelerin sur un pont-levis près de Beauharnois*



# Responsabilité environnementale

Il est très important pour la Voie maritime de comprendre et de minimiser les répercussions du transport maritime sur l'environnement. Comme nous détenons la clé des Grands Lacs, nous avons la responsabilité de veiller à ce que les utilisateurs du réseau soient bien informés et leurs navires convenablement équipés pour protéger la terre, l'eau et l'air. Nous déployons aussi beaucoup d'efforts afin de minimiser les répercussions de nos propres opérations sur la terre et l'eau que nous gérons.

## Sensibilisation à l'environnement

Une importante et première étape en vue de protéger l'environnement est bien de savoir comment nous l'affectons. Un inventaire des répercussions environnementales du transport maritime a été dressé en 2005 pour sensibiliser nos équipes de gestion et de direction à l'environnement. On y détaille 18 domaines où le mode maritime peut avoir un impact sur l'environnement; les mesures que prennent l'industrie maritime et les instances de réglementation afin de limiter ces répercussions; et la façon dont la Voie maritime peut améliorer la situation par voie de réglementation ou d'influence. Notre participation à plusieurs importantes initiatives de développement durable du secteur maritime nous permettra de mettre nos connaissances à contribution et veiller à ce que ces questions soient discutées.

« La formation de nos employés pour faire face aux urgences est essentielle pour minimiser les risques dans le réseau. »



En février 2006, le VM/5 Hercules a chargé des locomotives de 191 tonnes métriques à bord du navire BBC California.

été annoncés, et le directeur général de Peters Kampen et le propriétaire de Carris-brooke Shipping, du Royaume-Uni figuraient parmi les conférenciers. Les participants ont noué de précieux liens en vue d'implanter le transport maritime à courte distance et le transport par conteneurs dans les Grands Lacs et la Voie maritime; ils ont aussi conservé leur élan après la conférence. Par exemple, une entreprise de camionnage intéressée à expédier des conteneurs par navire sur le lac Érie s'est associée à une entreprise de logistique et une entreprise de gestion; leurs conteneurs pourraient commencer à se déplacer par navires dès la saison 2006.

de l'industrie et du gouvernement. En attendant, la CGVMSL a obtenu un premier succès en aidant à réunir le chantier maritime néerlandais Peters Kampen et Canadian Shipbuilding and Engineering, un de nos locataires. Les deux entreprises ont formé une alliance stratégique qui construira deux coques et six navires complets. La commande apportera 100 millions de dollars à l'économie locale et assurera l'avenir des opérations de Port Weller et de ses 250 travailleurs. Les navires polyvalents ont été commandés par Carri's Brooke Shipping et serviront partout en Europe et en Amérique du Nord pour transporter papier, acier et autres produits. Ce projet est un jalon important puisqu'il crée une capacité de construction navale de calibre mondial dans la région Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent - un élément essentiel au succès à long terme du transport maritime à courte distance en Amérique du Nord.

## Un catalyseur pour les nouveaux marchés

En mars 2005, la CGVMSL a lancé un programme de péages incitatifs afin d'attirer de nouvelles marchandises dans le canal Welland. Les nouvelles marchandises ont été définies comme étant des cargaisons contenueurs ou des marchandises qui n'ont pas été transportées à raison de plus de 10 000 tonnes métriques par année entre 2001 et 2003. Les nouvelles cargaisons continueront d'avoir droit aux péages réduits jusqu'à la fin de la saison de navigation 2007. Le programme a amené en 2005 presque 242 000 tonnes de nouvelles marchandises - telles qu'aluminium, sucre brut, spathfluor et composantes d'éoliennes - et des revenus supplémentaires de 659 000 \$. Comme le nouveau tarif varie selon les tonneaux de jauge brute plutôt que d'être un tarif fixe, une grande partie des nouvelles marchandises ont été transportées sur des navires de taille plus modeste. Compte tenu du succès de cette initiative, la CGVMSL et Transports

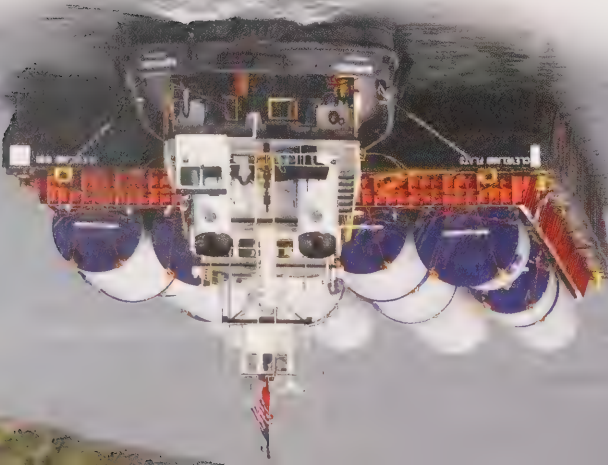
Canada ont pu ajouter la section MLO au programme pour la saison 2006.

Pendant toute l'année, la Voie maritime a

commandité une série d'ateliers sur les marchandises consacrés à des marchés précis comme ceux de l'acier, des pièces automobiles et des produits forestiers. Ces séances ont fourni aux ports régionaux, exploitants de terminaux, entreprises de manutention, transporteurs maritimes et expéditeurs une tribune vitale pour discuter des options et possibilités s'offrant à eux, et ont mieux fait connaître les avantages à transporter leurs marchandises par le mode maritime.

Une conférence sur les conteneurs organisée sous l'égide de l'Autoroute H<sub>2</sub>O a été un élément clé du processus de catalyse : elle a réuni des délégués d'une variété d'industries, pour discuter du potentiel inexploité du réseau Grands Lacs-Voie maritime. De nombreux experts de tous les secteurs de l'industrie des transports - depuis le propriétaire européen d'une flotte de navires polyvalents modernes jusqu'à une entreprise de camionnage intermodal intéressée à faire passer une partie de ses marchandises conteneurisées au mode maritime - ont partagé leurs opinions sur les avantages du transport maritime, et ce, non seulement pour la région Grands Lacs-Voie maritime, mais aussi pour toute l'économie nord-américaine. Plus qu'une simple discussion des possibilités, la conférence de deux jours a démontré que des nouveautés positives sont déjà en voie de réalisation. Les contrats de Port Weller ont

Nouveau marché: remorqueur et barge  
Photo gracieuseté de Seaway Marine Transport (SMT)





cielle entre cette organisation et l'Autoroute H<sub>2</sub>O.

En vue de l'ouverture de la saison 2006, la CGVMSL a lancé une mini-campagne visant à faire mieux connaître et apprécier le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent. Sur le thème « Un signe de répit », la campagne a renforcé la marque Autoroute H<sub>2</sub>O en encourageant le public à percevoir la Voie maritime du Saint-Laurent comme une route de rechange qui peut soulager à la fois la congestion sur les routes terrestres et les pressions sur l'environnement.

## Construire des navires grâce à des partenariats

Si le fait d'attirer de nouvelles marchandises par la promotion entraînera de la croissance, la croissance durable exige une perspective plus vaste. Par exemple, il y a actuellement au pays une pénurie de navires modernes adaptés à la Voie maritime, en partie à cause de tendances historiques et en partie à cause des risques associés aux investissements. L'Europe a réussi à constituer une flotte de navires voués au transport maritime à courte distance en réunissant du capital non traditionnel à l'aide de divers incitatifs fiscaux réduisant l'investissement total et le risque.

La CGVMSL étudie le

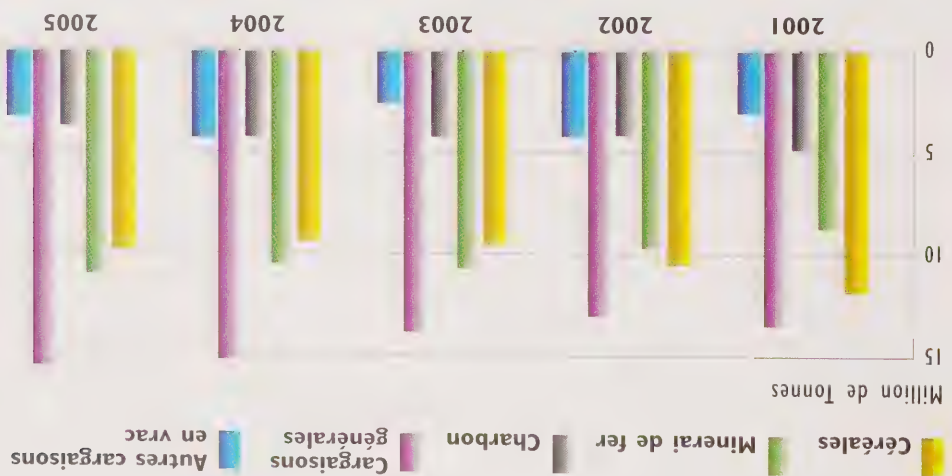
modèle européen pour déterminer comment il pourrait être reproduit au Canada afin d'attirer de nouveaux investissements et abaisser la barrière du risque. L'objectif de créer une flotte moderne pour le transport à courte distance sur la voie maritime est un projet à long terme qui exigera un engagement durable

Dirigée par la CGVMSL et la SLSDC, la 28<sup>e</sup> mission commerciale de la Voie maritime s'est déroulée du 17 au 22 octobre 2005. Durant un voyage d'une semaine à Londres puis, en Allemagne, à Hambourg, Brême et Brake, les délégués ont rencontré des responsables d'organisations maritimes et des clients de la Voie maritime et des Grands Lacs. La mission a fait connaître la campagne de marketing Autoroute H<sub>2</sub>O à l'industrie maritime européenne et souligné les plus récentes améliorations opérationnelles et techniques du réseau, ses initiatives visant les nouvelles marchandises, les possibilités qu'il offre pour les croisières et ses stratégies de protection de l'environnement. Lors de discussions avec l'Organisation maritime internationale au sujet de la réglementation sur l'eau de lest, les délégués ont exprimé officiellement les préoccupations de la région du Saint-Laurent et des Grands Lacs; ils ont aussi fait état des mesures positives mises en œuvre pour réduire les risques d'introduction d'espèces envahissantes au cœur de l'Amérique du Nord. La réunion avec Seaports of Niedersachsen, l'organe marketing d'un groupe de huit ports, a lancé des pourparlers qui se poursuivront sur une coopération officielle.

*Réunion de Seaport of Niedersachen à Brake en Allemagne, 20 octobre 2005.*



## Aperçu quinquennal du trafic combiné par produit



3,7 millions de tonnes en 2005. La section MLO a connu une augmentation de 87 000 tonnes en raison de la forte demande industrielle et des expéditions supplémentaires destinées à la centrale électrique au charbon de Belledune.

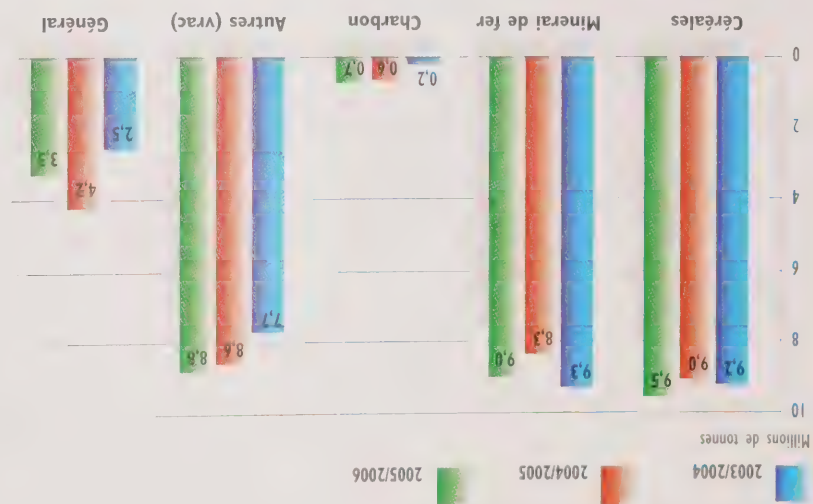
Bien que la conjoncture américaine ait été relativement bonne en 2005 aux États-Unis comme au Canada, il reste une réticence envers les engagements à long terme. Les importations d'acier ont baissé en raison des prix réduits et de l'incertitude touchant l'industrie sidérurgique nord-américaine. Par conséquent, les marchandises générales ont baissé de 23,4 p. 100, à 3,3 millions de tonnes. Les brames d'acier ont été moins touchées que l'acier fini dans la section MLO, augmentant de 27,1 p. 100 ou 130 000 million de tonnes.

## La croissance pour la durabilité

La CGVMSL devient de plus en plus efficace comme catalyseur réunissant les acteurs de l'industrie maritime dans des partenariats qui profitent aux intervenants individuels, au réseau Grands Lacs-Voie maritime et à la société en général. Dans l'année écoulée, l'Autoroute H<sub>2</sub>O a évolué pour devenir une véritable initiative de marketing binationale, englobant tous les grands ports du fleuve

Saint-Laurent et des Grands Lacs. De concert avec la CGVMSL et notre homologue américain la St. Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC), tous les ports participants ont souscrit au message commun de l'Autoroute H<sub>2</sub>O et l'appuient dans leurs propres campagnes de promotion. Le résultat a été de grande ampleur, avec un intérêt renouvelé dans les avantages du mode maritime dans le réseau des transports. En 2006, la participation s'élargira avec l'ajout d'un deuxième niveau de partenariats sous l'égide de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, y compris des opérateurs de navires, des entreprises de maintenance, des terminaux et autres groupes connexes. La visibilité de l'Autoroute H<sub>2</sub>O est accentuée par notre matériel d'exposition modernisé, notre brochure électronique et notre participation accrue à des conférences et salons de l'industrie des transports. Des représentants de la CGVMSL et de plusieurs ports participants accueillent les visiteurs au stand d'exposition, dévoilant en octobre à la Break-bulk Conference & Exhibition de Houston. Nos nouveaux outils de promotion ont suscité de l'attention et des demandes de renseignements, engendrant un intérêt renouvelé envers la Voie maritime comme route viable pour les marchandises.

### Section Montréal-lac Ontario



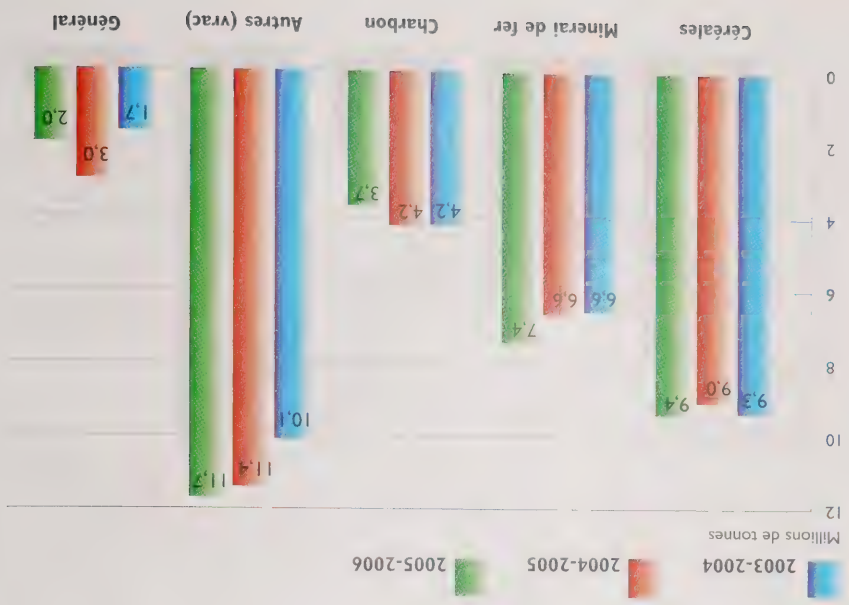
4,8 p. 100 en 2005. Les autres marchandises en vrac ont augmenté de 2,5 p. 100 dans les deux sections. Ces hausses résultent d'une augmentation de volume des produits comme le sel (hausse de 28,3 p. 100 dans la section MLO et de 7,6 p. 100 dans le canal Welland) et la potasse (7,4 p. 100 dans la section MLO et de 32,1 p. 100 dans le canal Welland).

Le charbon, une de nos marchandises de base, a baissé de 12,7 p. 100 dans le canal Welland par rapport à 2004, surtout à cause de la fermeture de la centrale électrique au charbon de Lakeview. Au total, le transport de charbon sur la Voie maritime s'est élevé à

2004. Nous avons aidé nos clients à transporter un total combiné de 43,3 millions de tonnes de marchandises pendant la saison, 0,4 p. 100 de moins que les 43,5 millions de tonnes de 2004.

Nos deux principaux produits en vrac ont connu une augmentation en 2005 malgré les risques de perturbations dans leurs industries. Le secteur du minerai de fer a été touché par des conflits de travail à deux mines du Labrador. Les industries américaines et canadiennes des grains ont souffert de conditions météorologiques défavorables pendant la période des récoltes. Pourtant, les expéditions de minerai de fer et de grains ont augmenté respectivement de 5,3 p. 100 et

### Canal Welland





# Responsabilité économique

En développant ses activités et en veillant à ce que la voie navigable demeure dans les années à venir une route de transport vitale et durable, la Voie maritime poursuit une croissance responsable. Notre priorité est d'exploiter une voie navigable sûre et efficace, permettant de déplacer de façon fiable les navires de nos clients à leurs destinations - mais nous faisons plus que cela. Tout en

« L'Autoroute H<sub>2</sub>O attire l'attention du monde entier sur le potentiel du réseau Grands Lacs-Voie maritime... C'est un grand succès pour nous tous! »  
 Alan Thoms, président-directeur général, Canadian Shipbuilding and Engineering

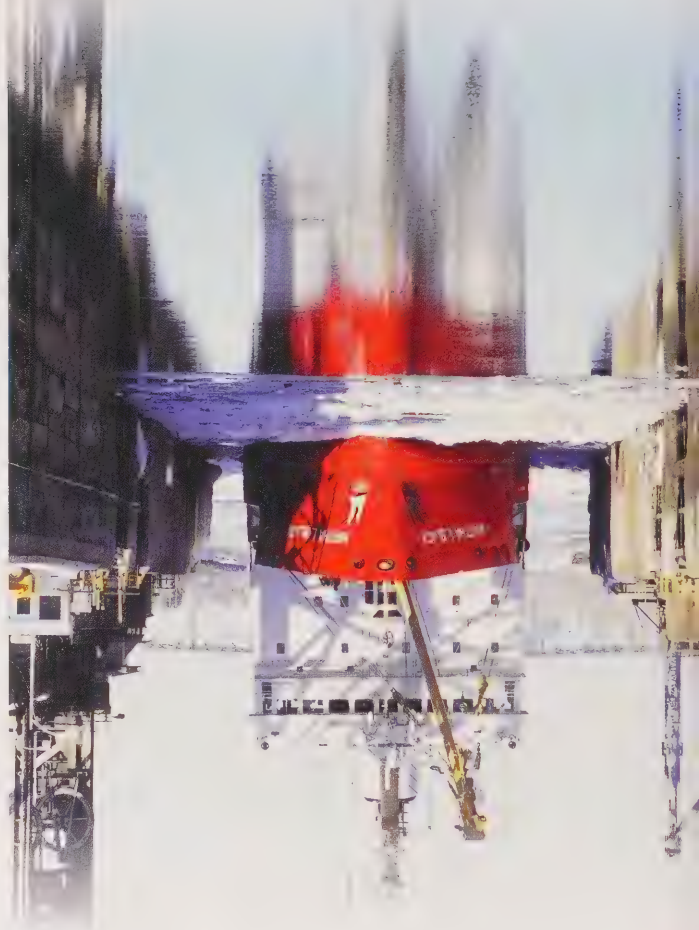
continuant de faciliter les déplacements de marchandises traditionnelles, nous nous efforçons d'attirer de nouvelles marchandises de façon à mieux utiliser la capacité disponible. Nous profitons davantage de notre capacité de production électrique écologique pour combler nos propres besoins et nous assurons un complément de revenus. Nous jouons également un rôle important de catalyseur en réunissant des partenaires du monde entier au profit de la voie navigable et en mettant en valeur le réseau de la Voie maritime comme lien essentiel de la solide chaîne des transports multimodaux de l'Amérique du Nord.

## Notre priorité : le transport de marchandises

Dans la saison de navigation 2005, débutant le 23 mars 2005 et se terminant le 30 décembre 2005, il y a eu 3 443 transits de navires commerciaux dans le canal Welland et 2 695 dans la section Montréal-lac Ontario (MLO) - soit dans l'ensemble 6,7 p. 100 de plus qu'en

font 80 pi). Dans un cas, un navire est resté longtemps prisonnier des glaces à l'écluse 7, causant des retards pour les autres clients tentant de programmer leurs ultimes déplacements. En collaboration avec l'exploitant de remorqueurs, nous avons réussi à rétablir la navigation. Conformément à notre ferme engagement envers notre clientèle, nous avons étudié les difficultés liées à la période de fermeture et rapidement mis au point des solutions. Les clients ont été rassurés que nous pouvons faire face aux aléas de la nature grâce à de meilleures prévisions, en nous concentrant sur les points névralgiques et en améliorant l'équipement à notre disposition pour les périodes d'intempéries.

Ecluse de St-Lambert. Région de Maisonneuve. photo: Stéphane Estève.



2006, plus de 130 employés ont reçu une formation sur le Code international sur la sûreté des navires et des installations portuaires (ISPS) et sur le rôle de la Voie maritime quant à la sécurité des navires.

### Commentaires des clients

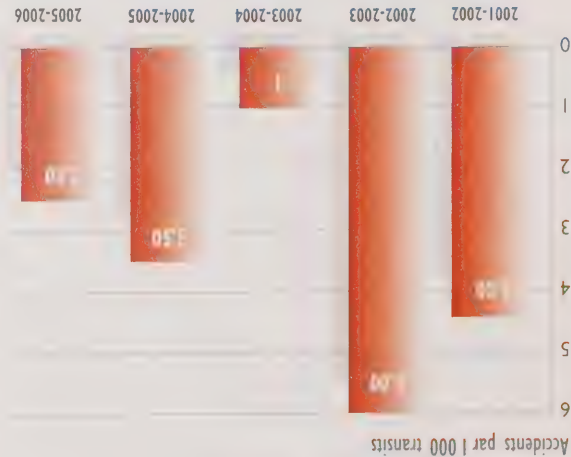
Nous comptons sur nos clients et tirons parti de leurs suggestions pour améliorer nos services. Nous utilisons divers moyens de communication pour recueillir leurs commentaires, y compris des sondages que nous menons auprès d'eux tous les deux ans et des réunions consacrées aux relations avec les clients que nous organisons au moins deux fois l'an. En 2005, ces réunions ont porté surtout sur les programmes, les innovations et les différents niveaux de services. Pendant la période de fermeture, nous avons fait de nombreuses conférences téléphoniques pour informer les clients importants des mouvements de navires et de l'état des glaces à nos écluses.

La Voie maritime tient un système de gestion des plaintes, pour recevoir et gérer les plaintes du public, des clients et d'autres parties intéressées à nos centres de contrôle du trafic et à nos écluses. Nous avons comme objectif de répondre à chaque plainte en cinq jours ouvrables et de régler la question en dix jours ouvrables ou de la renvoyer à l'instance compétente. En 2005, nous avons ainsi classé ou renvoyé 83 p. 100 des plaintes reçues. En 2006, nous nous attachons à renforcer notre documentation et nos pratiques de suivi afin de réaliser notre objectif de 100 p. 100.

### Une difficile fin de saison 2005

La période de fermeture 2005 a apporté sa part de défis à relever pour la Voie maritime et ses utilisateurs. Un mois de décembre particulièrement froid a entraîné la formation précoce de glace sur le canal Welland, ce qui se produit seulement à peu près tous les cinq ans. C'était la première fois que la situation se présentait depuis l'autorisation des navires plus larges (78 pi, alors que les sas d'écluse

### Taux d'accidents de navires



### Sécurité sur la voie navigable

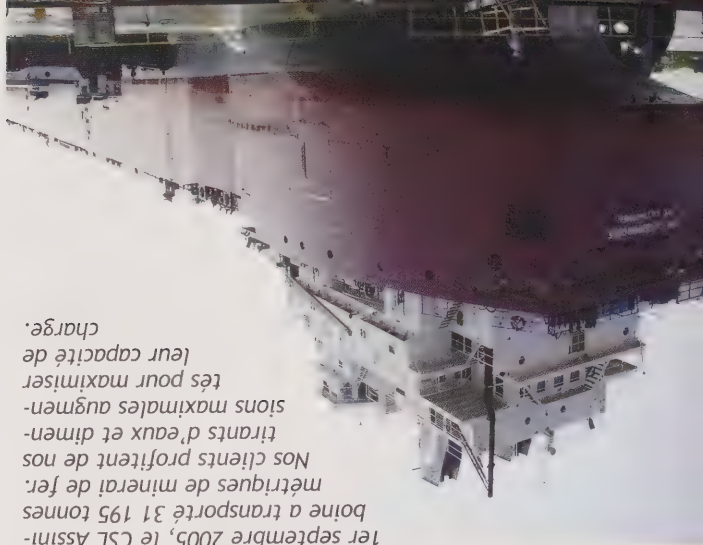
Durant la saison de navigation 2005, nous avons réussi à réduire le taux d'accidents de navires à 2,5 par 1000 transits. Au total, nous avons ainsi enregistré 14 accidents de navires, 9 de moins qu'en 2004. Notre vaste programme d'inspection est un élément clé de la sécurité sur la Voie maritime. Il permet de vérifier que les navires sont adéquatement équipés pour protéger l'infrastructure de la Voie maritime et l'environnement des Grands Lacs ainsi que leur propre sécurité. Les 224 navires étrangers entrés dans la voie navigable en 2005 ont tous été inspectés sur le plan de la navigabilité selon les normes de la Voie maritime.

Au cours de la saison 2005, la Voie maritime a poursuivi ses initiatives soutenues en matière de sécurité. Dans le cadre de notre programme de sécurité de trois ans, visant à augmenter la sécurité des navires et contrôler l'accès à nos structures, nous avons installé des barrières motorisées et des lecteurs de cartes par proximité à plusieurs de nos installations. Ce programme se poursuit jusqu'en novembre 2007. Des exercices de réaction à des menaces à la sécurité ont été effectués dans nos deux régions opérationnelles; ils ont démontré que nous prenons les risques au sérieux et que nous sommes bien préparés en cas d'urgence. En 2005-



portes, vannes et défenses des écluses 4, 5 et 6. Des sommes importantes ont été dégagées pour permettre l'exploitation à distance du pont Homer et des réparations aux réas du pont Allanburg. Dans la région Maisonneuve, nous avons investi 12 millions de dollars dans des projets clés comme le dragage d'entretien dans le canal de la Rive Sud, la préparation du pont Saint-Louis à l'exploitation à distance et divers autres travaux. Le solde a été consacré à divers petits projets.

Notre vaste programme d'entretien est essentiel à la fiabilité du réseau. Une infrastructure et un équipement fiables garantissent que les navires traverseront efficacement nos canaux. Nous mesurons notre succès d'après le nombre et la durée des délais occasionnés aux navires en raison de pannes dans le réseau. Durant la saison de navigation 2005, nous comptons 552 heures de délais dus à l'entretien et aux pannes. Malgré qu'il s'agisse en moyenne de 7,5 minutes par transit, c'est davantage qu'en 2004. Comme plus de 60 p. 100 des délais attribuables à des pannes dans le canal Welland sont causés par les commandes vieillissantes des portes, notre projet de conversion à l'hydraulique s'attaque directement à un problème de fiabilité. Nous entendons réduire les délais au cours des prochaines années en examinant attentivement les pannes, grâce à un cycle plus rigoureux d'analyse et de suivi. En outre, les révisions en cours de notre processus d'entre-



*Pendant la saison de navigation 2005, le chargement le plus lourd de tous les 1er septembre 2005, le CSL Assini-boine a transporté 31 195 tonnes métriques de minerai de fer. Nos clients profitent de nos tirants d'eau et dimensions maximales augmentées pour maximiser leur capacité de charge.*

tien libéreront les responsables des tâches de planification et d'ordonnement, leur permettant de se concentrer sur la supervision de l'entretien et des réparations, pour s'assurer que tous les travaux respectent les normes les plus hautes.

## Sûreté de fonctionnement du réseau

Nous offrons des transits de navires réguliers et sûrs, et nos clients sont assurés de pouvoir transiter dans le réseau avec un minimum de délais. En 2005, la disponibilité du réseau est demeurée supérieure à l'objectif de 99 p. 100 pour une sixième année consécutive, et notre saison de navigation de 283 jours fut la deuxième plus longue de notre histoire, à un jour près du record établi l'année précédente. Pendant toute la saison, nous avons maintenu les retards moyens par transit à 20 minutes par région, 33 p. 100 de moins que notre objectif de 30 minutes. En 2005, nous nous sommes engagés à améliorer le service en réduisant notre objectif quant à la durée normale du transit dans le canal Welland de 30 minutes, de 11 heures à 10,5 heures. Nous nous engageons à faire passer 90 p. 100 des navires dans la Voie maritime dans les limites de la durée normale du transit, plus 2 heures. En 2005, nous avons atteint cet objectif pour 81,5 p. 100 des navires. L'adoption de méthodes d'amarrage des navires plus longues mais plus sûres et un nombre croissant de navires profitant des tirants d'eau augmentés (donc plus lents) expliquent pourquoi nous n'avons pas atteint notre objectif de 90 p. 100. Les innovations auxquelles nous travaillons concernant l'éclusement sont essentielles pour réduire les durées de transit à l'avenir. En particulier, le prototype de nouveau système automatisé de positionnement, qui fournit au capitaine du navire une information précise sur sa position pendant l'éclusement, permettra à notre personnel d'amarrer le navire plus rapidement et plus efficacement dans l'écluse.



Nos valeurs de respect, d'ouverture, d'intégrité et d'innovation se manifestent dans les relations de la Voie maritime avec

ses clients. Nous respectons la nécessité pour eux d'effectuer des transits sûrs et économiques et nous procédons à l'innovation qui s'impose afin de mieux répondre aux besoins de notre clientèle, aujourd'hui et dans l'avenir. Nous fournissons de l'information claire et faisons preuve d'intégrité dans la résolution des problèmes. Nous nous efforçons sans cesse d'améliorer nos services par la recherche de nouvelles technologies et le développement de nouvelles méthodes. Nous savons que l'avenir de la Voie maritime dépend de son aptitude d'adaptation à une économie changeante et de sa capacité à demeurer un partenaire clé dans le réseau de transport multimodal qui relie l'Amérique du Nord au monde entier.

### Moderniser une industrie

La valeur de l'innovation n'est nulle part plus évidente que dans nos opérations, où le processus complet d'éclusement est constamment évalué. Nous faisons passer des navires dans nos écluses essentiellement de la même manière depuis l'ouverture de la Voie : nos employés guident le navire dans l'écluse et l'amarrèrent manuellement à un bollard au moyen de cordages ou câbles. Dans notre quête de modernisation et d'amélioration de nos services, nous avons, au cours de la dernière décennie, automatisé les systèmes de contrôle de toutes nos structures, augmentant ainsi la sécurité et la flexibilité des opérations. Nous concentrons désormais nos efforts sur l'amélioration de ces méthodes traditionnelles. Au cours de la dernière année, nous avons collaboré avec des partenaires afin de trouver, mettre au point et tester de nouveaux outils qui rendront l'éclusement plus économique et plus efficace. Un prototype

Inspection de l'écluse de Côte-Ste-Catherine

de système de positionnement a été mis à l'essai avec l'aide d'Innovation Maritime et du Centre de développement des transports à notre écluse de la Côte-Sainte-Catherine. Les résultats préliminaires sont prometteurs, et on prévoit une installation plus solide en 2006. Un système automatisé de positionnement efficace aidera à réduire de plusieurs minutes le temps d'éclusement d'un navire à chaque écluse, ce qui réduira la durée totale de son transit. La Corporation tient à fournir un environnement de travail plus sûr et plus gratifiant à ses employés et un meilleur service à ses clients. C'est dans cette optique que nous procédons continuellement à des essais et à l'amélioration de nos méthodes d'amarrage de navires. Parmi les solutions explorées figurent des procédures modifiées pour l'amarrage des navires, un système d'amarrage automatisé et même l'élimination de l'amarrage. Il s'agit de trouver des moyens d'améliorer le temps d'éclusement, de réduire les coûts d'utilisation du réseau pour nos clients et de réduire les risques de blessures pour nos employés.

### Fiabilité du réseau

Notre investissement dans l'infrastructure est la garantie pour nos clients que nous sommes ici pour de nombreuses années. L'an dernier, la CGVMSL a consacré 35 millions de dollars à l'amélioration de la fiabilité de notre infrastructure vieillissante. Nous avons investi 22 millions de dollars dans la région Niagara, dont la moitié pour la conversion à l'hydraulique des commandes mécaniques des

Notre tarif des péages flexible pour les nouvelles marchandises transportées sur le canal Welland a été une réussite. Nous appliquons le concept à la section Montréal-lac Ontario et espérons plus que doubler le volume de nouvelles marchandises transportées en 2005. Notre initiative Autoroute H<sub>2</sub>O prend son élan, et nous en augmentons la portée à l'avenir.

Notre réseau prend de l'âge, mais le fait gracieusement. De fait aujourd'hui, avec toutes les exigences quelquefois conflictuelles, il a atteint un niveau inédit de productivité. Cette tendance se poursuivra grâce à la réhabilitation de composantes clés et à l'intégration de "nouvelles fonctions" et "capacités". En mars, le canal Welland (qui en est à sa quatrième version) a entamé sa 75<sup>e</sup> saison d'exploitation en ouvrant plus tôt que jamais, après un hiver où nous avons encore accompli des travaux plus élaborés et plus complexes de réhabilitation - avec la conversion à l'hydraulique d'un côté des écluses en palier. Ces bonnes nouvelles nous donnent l'assurance que vous pouvez faire preuve d'ambition face à l'avenir. Elles sont le fruit du travail acharné et de la détermination de nos



Vue des écluses 6, 5 et 4. Canal Welland

*St. Laurent*

employés, de l'appui de la direction et du conseil d'administration et de l'apport des partenaires autant que des utilisateurs du réseau. Nous avons été attristés en 2005 par le décès, en novembre, de Bob Swenor, qui a apporté une contribution inestimable au succès de la Corporation durant ses premières années. Il a été un acteur majeur dans la transformation réussie de la Voie maritime de société d'État en société gérée par le secteur privé. Son savoir-faire était évident dès les tous débuts lorsqu'il représentait le groupe des utilisateurs négociant avec le gouvernement, puis dans son rôle de président du comité de transition et ensuite comme premier président du conseil d'administration de la Corporation d'octobre 1998 à août 2004. Il connaissait les gens, il savait que la force d'une organisation provient de ses employés et il nous manquera à nous, les gens associés à la Voie maritime. Je vous souhaite une bonne lecture de ce rapport annuel, en espérant qu'il parviendra à donner une vue d'ensemble de l'énorme potentiel que la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent peut apporter au transport maritime au Canada.





*Membres du département de facturation et gestion immobilière. De gauche à droite : Johanne l'Heureux, Frédéric Dufault, Monique Chapdelaine, Karine Mageren, Annabelle Né et Michelle Boudreau.*

me considère chanceux de participer à leur contribution.

Pour assurer le succès continu de la Corporation grâce à ses employés, nous avons lancé plusieurs initiatives en 2005. Le mieux-être va de pair avec un environnement de travail sain, et surtout dans l'organisation, des comités ont relevé avec enthousiasme le défi à ce titre. La Corporation a appuyé ces efforts avec son programme d'activité physique et une étude de l'Institut National de la Qualité des initiatives actuelles en vue de façonner les actions futures.

En appliquant ce concept aux interlocuteurs de la Corporation, nous avons chargé un expert-conseil d'effectuer une évaluation de référence de la Corporation. Nous nous pré- parons ainsi à lancer en 2006 une démarche formelle de responsabilité sociale des entreprises. L'étude initiale a révélé que même sans processus défini, nous avons intuitivement entrepris plusieurs initiatives favorables à une bonne cote RSE. À mesure que nous intégrerons cette démarche à nos activités, nous ferons rapport sur nos résultats aux plans économique, environnemental et social. Le présent rapport annuel témoigne de l'intention de terminer la transition aux rapports sur la RSE d'ici notre rapport annuel 2007.

Nous voilà ainsi en bonne posture pour enregistrer de nouveaux succès en 2006.

clés - et la remontée de nos deux marchés de base que sont les grains et le min-  
eraux de fer.

En 2005-2006, nos revenus ont couvert les coûts d'exploitation du réseau et permis une contribution à l'entretien à long terme de l'infrastructure, qui appartient au gouvernement fédéral. Nos sources de revenus normales ont été bonifiées par les nouvelles marchandises que nous avons réussi à attirer sur le réseau et à l'augmentation de la production d'électricité avec l'eau utilisée dans les canaux.

En 2005, nous avons continué nos efforts en vue de tirer parti de la technologie. Nous avons plusieurs initiatives à l'étude tenant compte des besoins particuliers de la Voie maritime, à la fois pour augmenter notre productivité interne et pour rendre l'utilisation de la Voie maritime plus rentable pour nos clients. Avec la nouvelle technologie qui émerge, notre objectif stratégique de définir les emplois de l'avenir et développer les compétences de l'avenir prend tout son sens et nous avons réalisé d'importants progrès dans cette direction.

Nous assurons un niveau exceptionnel de protection des ressources dans la gestion de la Corporation, et nous utilisons le réseau de façon à ce que tous en profitent. Dans cette optique, en 2005, la disponibilité du réseau est demeurée à son niveau record (> 99 p. 100), la fiabilité du réseau a encore augmenté, le nombre d'accidents de navires a diminué et la pollution a été pratiquement éliminée.

Aucun de nos efforts - passés, présents ou futurs - ne peut être fructueux sans la volonté, le dévouement et l'application de nos gens, nos employés, et 2005 n'a pas fait exception à cette règle. Qu'il s'agisse d'exploiter ou d'entretenir le réseau de façon à assurer de hauts niveaux de satisfaction des clients, de reconnaître les défis futurs et s'y préparer ou de s'occuper des questions touchant l'environnement ou les collectivités, je suis fier de leurs réalisations et je



# Message du président

Notre énoncé de vision parle de partenariats, d'intégration à l'échelle du réseau de la voie navigable et d'une exploitation

simplifiée de ce réseau. Il évoque la coopération avec les parties intéressées au profit de tous concernés. Tout ceci est important car le réseau Grands Lacs-Voie maritime est une ressource partagée, desservant la population de deux pays de nombreuses façons et s'efforçant de combler les besoins d'un groupe diversifié de parties intéressées. En 2005, la Corporation a officiellement reconnu que ces considérations sont essentielles à son utilisation actuelle et future des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent en initiant l'intégration de la durabilité à tous les aspects de ses opérations.

Avec les Grands Lacs en arrière-plan, le transport maritime est notre activité, et c'est une activité importante : elle assure notre qualité de vie actuelle, et son essor peut encore augmenter sensiblement cette qualité de vie à l'avenir. Nous, à la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent, sommes fiers de jouer un plus grand rôle en faisant augmenter l'utilisation du réseau de transport maritime intérieur. Nous ne le faisons pas pour servir nos propres intérêts, mais dans l'intérêt de tous ceux qui vivent, travaillent et se divertissent dans ce bassin, ceux qui tirent leur



subsidistance directe-ment ou indirecte-ment de sa présence et ceux dont l'activité économique rend tout ceci possible. Que ce soit dans nos interactions avec nos employés, nos clients, les groupes communautaires, nos gouvernements ou le grand public, nous employons à présenter un message cohérent et positif et à faire fond sur une solide assise de responsabilité sociale des entreprises (RSE). Ce message découle de notre vision, s'accorde à notre mission et intègre nos valeurs.

En 2005, la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent a exécuté sa mission de façon très efficace tout en réalisant de grands progrès dans le sens de sa vision. Nous avons enregistré davantage de transits de navires qu'en 2004 dans les sections Montréal-lac Ontario et canal Welland du réseau et nous avons consolidé le volume au niveau accru réalisé en 2004. Ces résultats sont le fruit de certains succès notables, dont l'utilisation accrue du réseau par de plus petits navires - un de nos facteurs de croissance

*Navire montant entrant à l'écluse d'Iroquois*



# Table des matières

Message du président

Engagement envers nos clients

Responsabilité économique

Responsabilité environnementale

Engagement envers nos employés

Responsabilité sociale

Régie

Résumé financier

Couverture:

Le navire Menominee

au Port Colborne

Un machiniste au travail

Une nuit à Port Colborne durant

les festivités de "Canal days".

Photos : Thies Bogner

Autres photos pages 3, 4, 24 et 26

Page couverture interne :

St-Lambert Lock,

photo: Stéphane Estève

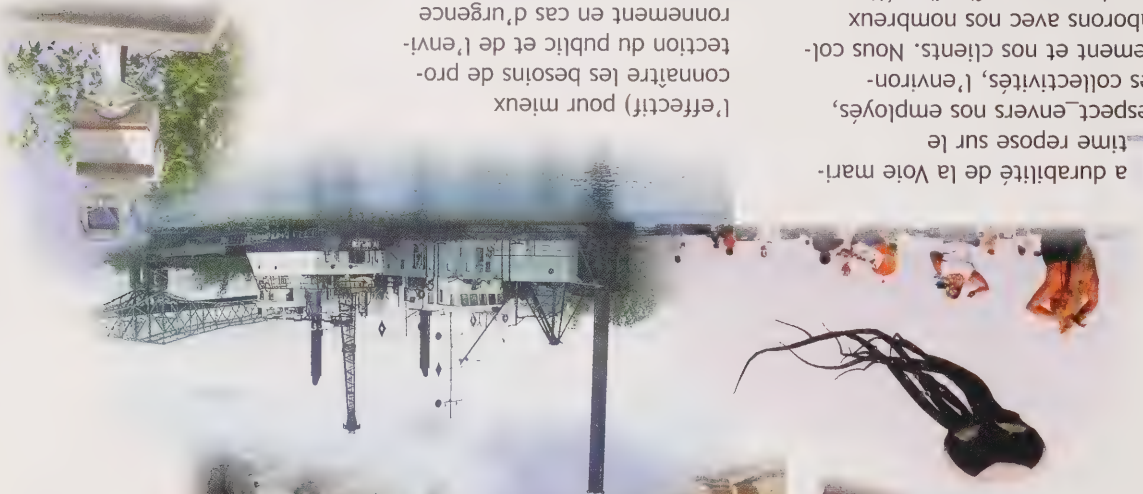
Concepteurs graphiques:

Walters & Greene Associates

Impression:

St. Joseph groupe d'imprimerie

## Mettre l'accent sur la durabilité



la durabilité de la Voie maritime repose sur le

respect envers nos employés, les collectivités, l'environnement et nos clients. Nous collaborons avec nos nombreux interlocuteurs afin d'améliorer les services et les opérations, et de faire mieux connaître les avantages du transport maritime. En tant que complètement au transport ferroviaire et routier, nous formons une communauté économique vitale (respectueuse de la société autant que de l'environnement) de la chaîne d'approvisionnement multinationale de l'Amérique du Nord.

En 2005, nous avons :

- Fourni à nos employés un environnement de travail sain, sûr et stable, investissant plus de 400 000 \$ dans la formation en sécurité, les évaluations ergonomiques et des programmes d'aide aux employés et de conditionnement physique;
- participé à des exercices d'intervention d'urgence (70 employés, soit 12 p. 100 de

l'effectif) pour mieux connaître les besoins de protection du public et de l'environnement en cas d'urgence réelle, et nous y préparer;

- révisé les méthodes d'inspection de l'eau de lest pour renforcer notre processus de gestion de cette eau, afin de protéger les eaux intérieures; défini de nouvelles normes et dispositions de protection de l'environnement qui seront ajoutées aux baux de nos locataires, pour les responsabiliser face à la protection et à l'entretien des terrains de la Voie maritime;
- fourni aux utilisateurs une disponibilité du réseau de 99,37 p. 100, et 33 p. 100 des retards moyens par transit respectant notre engagement de délai de 30 minutes; enregistré la deuxième plus longue saison, un jour de moins que le record de 280 jours de 2004;
- permis à nos clients de maximiser la capacité de charge

- de leurs navires en augmentant le tirant d'eau - établissant un nouveau record de chargement transporté dans nos écluses : 31 195 tonnes métriques de minerai de fer; transporté 242 000 tonnes de nouvelles marchandises suite à notre programme de péages incitatifs initié en mars 2005 dans le canal Welland;
- réalisé pour la huitième année consécutive les engagements en matière de finances et d'infrastructure prévus dans le plan d'entreprise;
- achevé une autre étape de la modernisation du réseau par la conversion à l'hydraulique du côté est des écluses en palier du canal Welland.

Au-dessus (haut) 1ère colonne) la photo des festivités du BeauvénTOis est une gracieuseté de la ville de Beauharnois.



## La Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent

(CGVMSL), qui a remplacé l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent, est une société sans but lucratif créée en 1998 par les utilisateurs de la Voie maritime et d'autres parties intéressées. Conformément aux dispositions de la Loi maritime du Canada, la CGVMSL gère et exploite les installations canadiennes de la Voie maritime du Saint-Laurent au nom du gouvernement fédéral en vertu d'un accord à long terme conclu avec Transports Canada.

**Notre mission :** Nous faisons transiter les navires économiquement, efficacement et de façon respectueuse envers l'environnement dans un réseau de voies navigables sûres et fiables pour répondre aux besoins de transport de nos clients.

**Notre vision :** Un CGVMSL et ses partenaires - le réseau de transports de choix.

**Nos valeurs :** respect, ouverture, intégrité, innovation

La Voie maritime est une composante essentielle de l'infrastructure des transports d'Amérique du Nord et un lien vital entre l'industrie et le monde entier. Elle permet de déplacer des cargaisons de matières premières autant que de produits finis en provenance et à destination d'un vaste réseau de ports intérieurs et de marchés mondiaux. Elle le fait d'une façon responsable sur les plans social et environnemental.



**La Voie maritime du Saint-Laurent dessert les navires de charge, de croisière et de nombreux autres types de navires - grâce à une série d'écluses et de chenaux reliant Montréal au lac Érié et donnant accès à 700 km d'eaux navigables.**

- Un personnel dévoué et professionnel fier d'offrir un excellent service à la clientèle
- Un réseau fiable offrant une disponibilité supérieure à 99 p. 100 en tout temps
- Des inspections communes des gouvernements canadien et américain à l'entrée, sans dédoublement
- La capacité de recevoir tous les navires faisant jusqu'à 225,5 m de longueur hors tout, 23,8 m de largeur et un tirant d'eau de 80,8 dm.
- Certification ISO 9001: 2000 - inspection des navires, contrôle du trafic et services d'éclusage
- Gestion du trafic de haute qualité recourant à l'identification automatique des navires et au suivi en temps réel
- Un excellent dossier en matière de sécurité

## Commentaires

- Un site Web bilingue qui est la source d'information la plus complète sur la Voie maritime et les Grands Lacs, avec des données sur la navigation en temps réel, des liens à des sites gouvernementaux et commerciaux les transports et une gamme complète de services de cybercommerce

**Siège social**  
202, rue Pitt  
Cornwall (Ontario)  
K6J 3P7  
(613) 932-5170

**Région Maisonneuve**  
151, rue de l'Écluse  
Saint-Lambert (Québec)  
J4R 2V6  
(450) 672-4110

**Région Niagara**  
508, avenue Glendale  
St. Catharines (Ontario)  
L2R 6V8  
(905) 641-1932

marketing@voiemaritime.ca  
www.grandslacs-voiemaritime.com



Chargement d'une cargaison d'aluminium  
Photo gracieuseté du Port de Hamilton



## Developper nos activités de façon responsable

- Nous nous efforçons d'attirer de nouvelles marchandises et nous encourageons une plus grande prise en compte de l'environnement dans la navigation, ce qui renforce notre rôle dans la chaîne des transports.
- Nous recherchons activement des partenariats pour mettre en valeur les avantages qu'offriront la Voie maritime et les Grands Lacs en tant que réseau de transport responsable aux plans social et environnemental.
- Nous tentons de rendre les péages et autres frais le plus équitables possible, face aux besoins de nos clients et en vue d'attirer une nouvelle clientèle.
- Nous encourageons et suscitons la construction de nouveaux navires plus écologiques qui peuvent servir sur les Grands Lacs.
- Nous continuons d'améliorer notre capacité de production d'électricité grâce à de nouveaux partenariats et accords.

## Créer les conditions pour permettre à nos employés de réussir

- Nous nous assurons de disposer de l'effectif dont nous aurons besoin à l'avenir - embauchant judicieusement et fournissant la formation et le soutien voulus pour satisfaire aux exigences de demain.
- Nos superviseurs et nos gestionnaires bénéficient d'une formation de qualité, d'un encadrement et des outils dont ils ont besoin pour offrir un leadership hors pair.
- Nous favorisons la santé de nos employés en encourageant un mode de vie équilibré et en fournissant un milieu de travail sain et sûr.
- Nous fournissons à notre personnel un environnement de travail stable, grâce à des conventions collectives à long terme.

## Innové pour optimiser notre service

- Nous éprouvons et mettons au point du nouvel équipement et de nouvelles méthodes qui amélioreront le service à la clientèle.
- Nous nous efforçons d'optimiser notre réseau actuel et de maximiser son potentiel.
- Nous repoussons les limites traditionnelles des techniques d'amarrage de navires pour simplifier l'utilisation du réseau et améliorer l'efficacité au profit de nos clients et de notre réseau.
- Nous encourageons les transits de navires non traditionnels et adaptons nos services aux besoins des clients.



- Notre vision devient notre destination
- Notre stratégie, notre navire
- Nos valeurs, notre guide





## La croissance pour la durabilité

L'histoire de l'industrie canadienne des transports maritimes remonte aux origines du pays. Ces profondes racines nous aident à nous adapter aux nouvelles circonstances. Aujourd'hui, nous nous efforçons de réagir à l'évolution récente des règles économiques des transports maritimes et de relever les défis de l'heure, dans la façon dont nous définissons et menons nos activités. Nous reconnaissons tous que le changement est nécessaire pour assurer le succès et la durabilité de l'industrie des transports maritimes. Unissant nos efforts en conséquence, nous préservons notre solide tradition : transporter des marchandises jusqu'au cœur de l'Amérique du Nord efficacement, en toute sécurité et d'une façon respectueuse de l'environnement.

Semer les graines du changement exige temps et efforts. De nouvelles idées, de nouvelles initiatives et de nouveaux partenariats s'im-

plantent. De concert avec des organismes gouvernementaux, les instances de réglementation, les exploitants de navires et les transitaires, nous travaillons comme une seule industrie en vue de définir les options d'avenir du transport maritime.

Cultiver les idées les plus prometteuses représente la clé du succès. Ensemble, nous repérons les nouvelles idées les plus susceptibles de réussir. Nous sommes fermement déterminés à progresser en recherchant et en essayant sans cesse de nouvelles façons de faire. Sous l'égide de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, nous aidons l'industrie à concentrer ses efforts dans des domaines d'intérêt commun.

Récolter les fruits de nos efforts nous sert de motivation. Le tonnage transporté sur la Voie maritime augmente et se diversifie chaque année. Pour l'avenir, nous voyons les avantages d'un recours accru aux transports par conteneurs et aux transports à courte distance sur les Grands Lacs. Nous collaborons avec les gouvernements et nos autres partenaires pour concrétiser les bonnes idées.

## Autoroute H<sub>2</sub>O... Un soupir de soulagement

Le réseau Grands Lacs-Voie maritime du Saint-Laurent, avec son fleuve et ses lacs, canaux, écluses et ports, a été unifié sous une nouvelle identité : l'Autoroute H<sub>2</sub>O. L'Autoroute commence à l'océan Atlantique et englobe le réseau (incluant 18 ports) jusqu'à son extrémité occidentale au milieu du continent, le port de Duluth.

En tant que marque commerciale, elle saisit clairement et succinctement l'essence de

## UN SOUPIR DE SOULAGEMENT...



A CHACUN SA FAÇON  
D'AVOIR L'ESPRIT EN PAIX.

Pour l'industrie de la logistique, le soulagement signifie un revenu élevé, une relation commerciale de long terme et la plus haute réputation. Le réseau Canadien des Grands Lacs-Voie maritime est un atout précieux pour les entreprises de transport maritimes.

Point de 41 ports, desservant mille aux quatre marchés continentaux et canadiens, l'Autoroute H<sub>2</sub>O offre une connectivité inégalée. La durabilité est la clé de la réussite. Les entreprises de transport maritimes ont une responsabilité envers le monde.

A l'INDUSTRIE LA NOUVELLE  
L'INDUSTRIE LA NOUVELLE

L'Autoroute H<sub>2</sub>O offre des avantages à long terme, une plus grande sécurité, une connectivité accrue et une relation de confiance avec les clients.

Un gaz à effet de serre, et un air qui vous permet d'inspirer à l'aise.

L'autoroute maritime en évolution quant son élément le plus fondamental, reconnu universellement et instantanément : H<sub>2</sub>O.

Notre plus récente campagne met l'accent sur le soulagement de nos routes terrestres encombrées, ainsi que sur une réduction de la consommation de carburant et d'émissions de gaz à effet de serre liée au mode maritime. Elle souligne le rôle essentiel que nous jouons dans un réseau de transport multimodal intégré.







*La croissance pour la durabilité*

